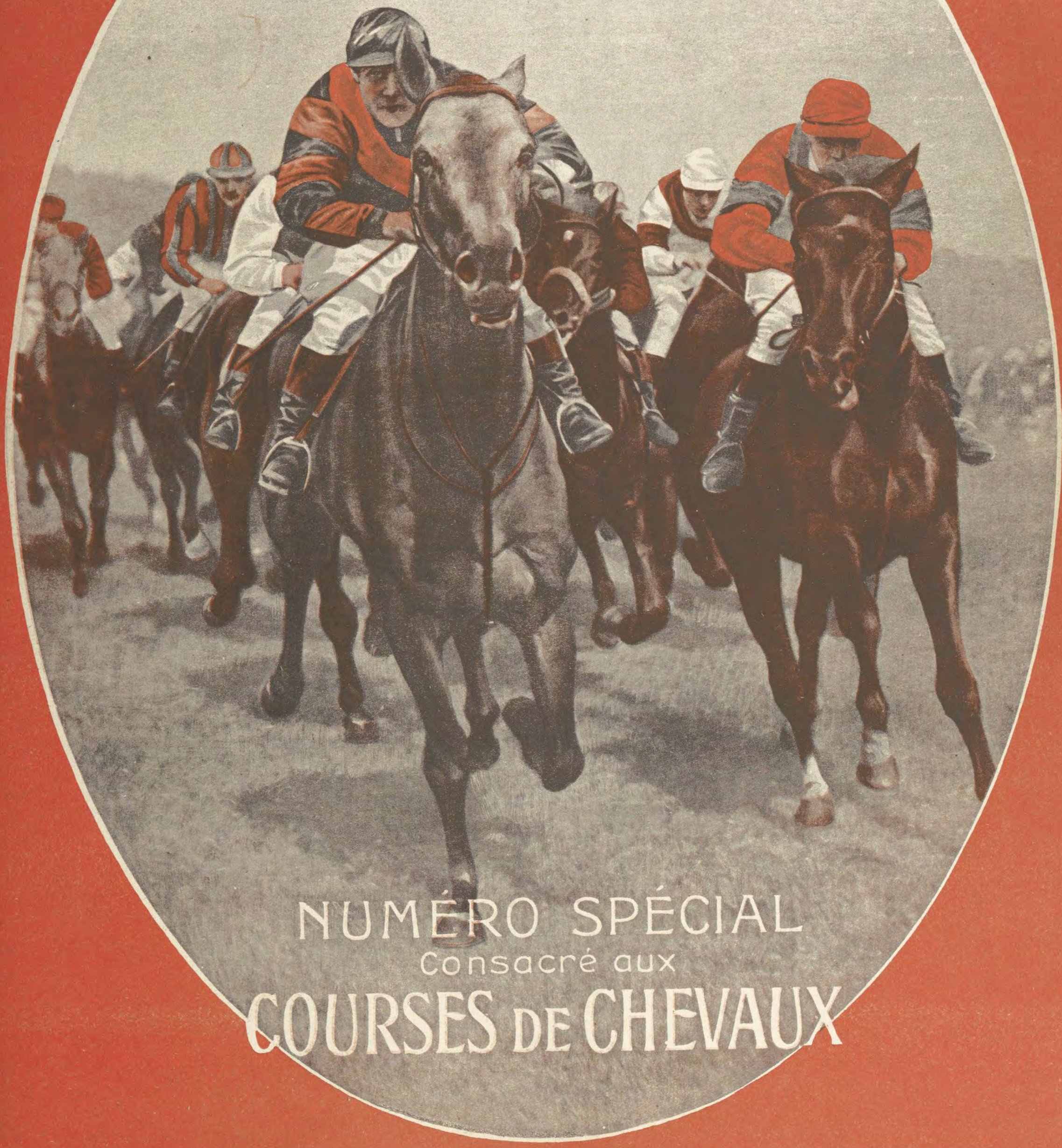
Pour la publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie,
11, Boulevard des Italiens, Paris.

90, Champs-Elysées, Paris.

VIE AU GRAND AIR

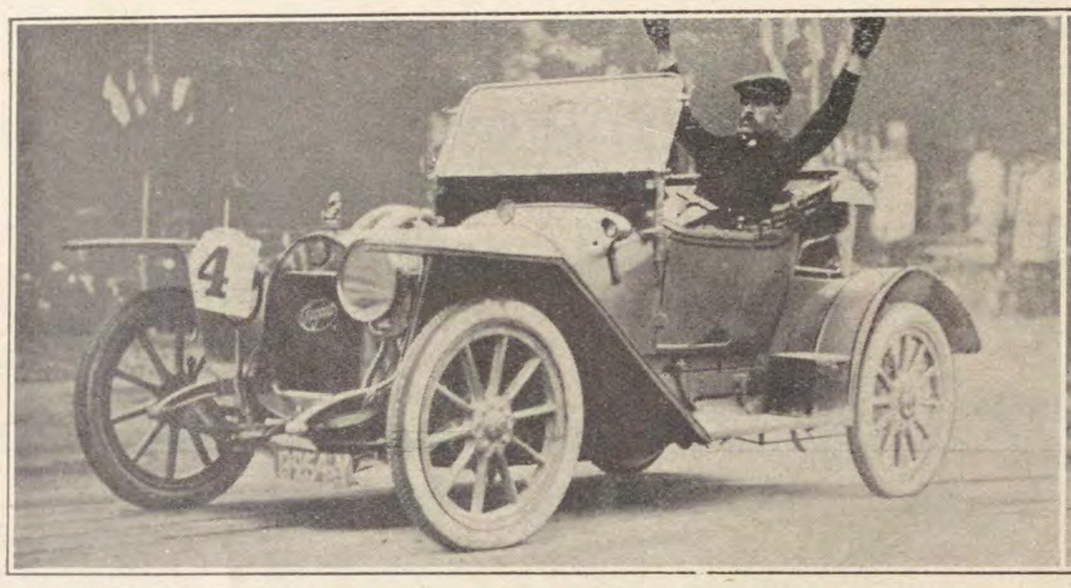


NUMÉRO SPÉCIAL
Consacré aux
COURSES DE CHEVAUX

PIERRE LAFITTE & Cie

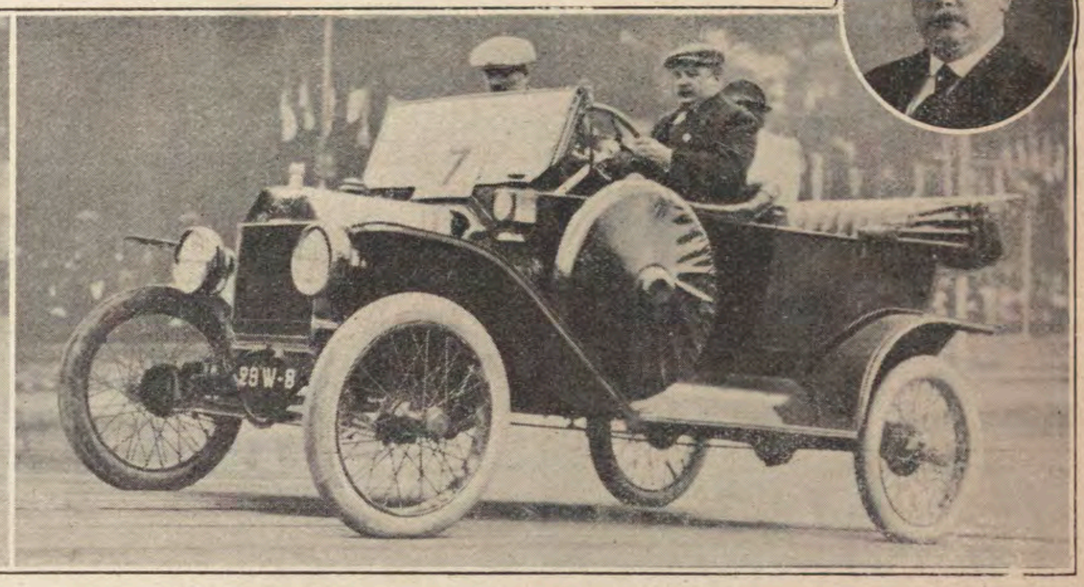
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

APRÈS LE MEETING DE TOURS



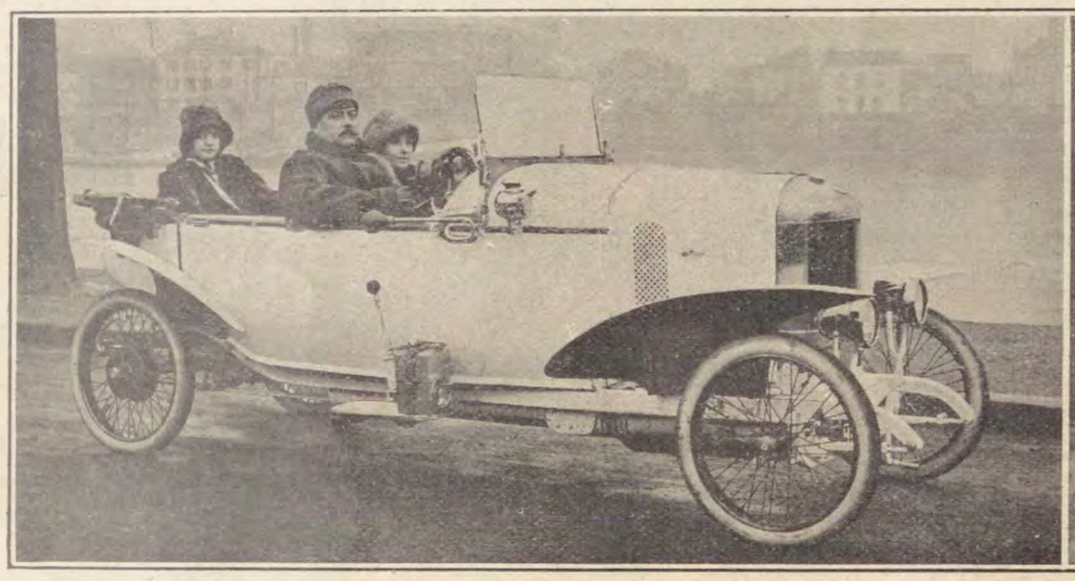
UN NOUVEAU SUCCÈS DES GRÉGOIRE

Les deux Grégoire *ont remporté leur catégorie respective à Tours. Chaque apparition des nouvelles* Grégoire *est l'occasion d'une victoire. La performance de de Marne dans le Tour de France est encore présente à toutes les mémoires.*



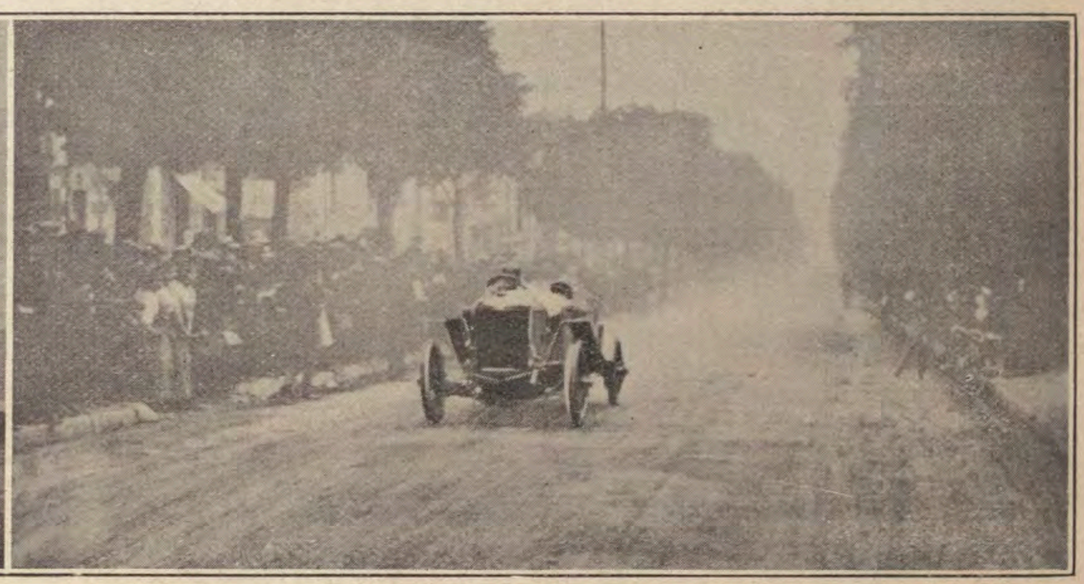
LA FORD PENDANT LE GYMKHANA

C'est une voiture Ford, *pilotée par M. Delmotte, représentant des* Ford *au Mans, qui prit la première place du rallye de la* Vie au Grand Air *auquel 64 concurrents participèrent. — En médaillon : M. Delmotte.*



L'« AUTOMOBILETTE » AU MEETING DE TOURS

*L'*Automobilette *fut une lauréate du meeting de Tours, les constructeurs de Boulogne-sur-Seine, MM. Coignet et Ducruzel, ne comptent plus les succès que leur voiture remporta depuis le début de l'année.*



CRESPELLE PREMIER DU CLASSEMENT AU RENDEMENT

L'habile constructeur Crespelle, s'est attribué, une fois de plus, la première place du classement au rendement. La Crespelle *a prouvé à tous, qu'elle était sans rivale.*

Notes Financières

L'allure du marché ne s'est pas améliorée, au contraire. Et il faut reconnaître qu'une crise ministérielle venant apporter un nouvel élément de confusion à une situation déjà suffisamment troublée n'était pas faite pour rasséréner les esprits. Continuons donc à donner à nos lecteurs des indications sur le parti qu'on peut tirer de la dépression actuelle en mettant en portefeuille de bonnes valeurs susceptibles de plus-value, soit dans leurs prix, soit dans leur dividende.

Nous signalerons aujourd'hui l'action du *Chemin de fer du Nord*, qui se traite actuellement à 1714.

La situation de la Compagnie est excellente. Les résultats de l'exploitation de 1913 sont même d'autant plus satisfaisants que cet exercice s'est déjà ressenti de la crise métallurgique et du ralentissement de la production charbonnière des bassins du Nord et du Pas-de-Calais. Malgré ces circonstances peu favorables, les recettes ont enregistré une plus-value de 11.710.000 fr. qui provient, pour 1.846.000 francs du trafic international. Cette augmentation des recettes est loin d'avoir été absorbée par l'accroissement des dépenses, car cet accroissement n'a été que de 7.321.000 francs. Finalement, le produit net de l'exploitation s'est accru de 4.399.000 francs. Ces résultats ont permis d'ajouter à l'intérêt de 16 francs un dividende de 38,10, soit au total 54,10 qui, augmentés du bénéfice de 22 francs, réalisé par le Nord-Belge, forment un dividende total de 74 francs brut. Impôt déduit, le montant net de ce dividende est de 66 fr. 916 nets, ce qui, sur la base du prix actuel de l'action, représente un revenu de près de 4 o/o (exactement 3,90 o/o). L'action Nord, en raison de sa sécurité et du développement constant du trafic, constitue donc un placement intéressant.

Il faut faire entrer en ligne de compte, parmi les éléments de développement nouveau du trafic, les progrès que fait, en Angleterre, l'idée du tunnel sous la Manche.

La question va, en effet, revenir bientôt devant le Parlement Britannique et, cette fois, appuyée sur un mouvement d'opinion considérable.

Or, elle a une grosse importance pour notre grand réseau du Nord. La traversée maritime est, en effet, un obstacle à l'accélération de nos relations avec l'Angleterre.

Entre la France et l'Allemagne, dont la population réunie atteint environ 100.000.000d'habitants, le nombre de voyageurs transportés actuellement s'élève à 2 808.000. Entre la France, la Belgique et la Hollande, ce nombre est de 4.364.000 pour un chiffre global de 53.000.000 d'habitants. Entre l'Angleterre et la France, le nombre des passagers n'est que de 1.662.000.

Nous nommerons encore aujourd'hui l'*Astra Romana*, qui fait 976. Cette Société a procédé ces temps derniers à d'heureux sondages, dont l'un, situé dans le voisinage de la célèbre Columbia, lui donne de brillants résultats. Les comptes de l'exercice 1913 de la Société, qui seront soumis à la ratification des actionnaires, présentent un bénéfice brut de 28.000.000 de lei contre 17.000.000 de lei pour l'exercice précédent.

Nous croyons savoir qu'après déduction de 10 millions 700.000 lei de frais généraux, il sera proposé de procéder à des amortissements pour 11 millions de lei et de répartir un dividende de 10 o/o au capital de 60.000.000 de lei.

Les actions recevraient donc 50 francs.

Ce dividende, au cours de 976, représente un substantiel rendement surtout si l'on tient compte des perspectives d'avenir ouvertes tant par l'exploitation elle-même que par le développement de l'industrie pétrolifère.

Enfin nous revenons naturellement aux actions des établissements de crédit, qui continuent à être particulièrement éprouvées par la baisse générale. Nous avons signalé les actions de la *Banque de Paris*, dont les cours ont encore reculé depuis notre dernier article à 1.480 environ, ces titres sont très intéressants. On peut en dire autant de la *Banque de l'Union Parisienne* dont les actions se négocient, au moment où nous écrivons, à 830 francs. On sait que, malgré la crise, cet établissement a donné aisément, la part largement faite aux amortissements, 50 francs de dividende tout en augmentant son report à nouveau. Ses réserves s'élèvent à plus de 59 millions.

La période de travail normal peut maintenant être envisagée en Serbie, ses besoins, en routes, chemins de fer, produits manufacturés et matériaux de construction sont, en effet, considérables. En prévision de ces besoins, la *Banque Franco-Serbe* s'est intéressée à la *Société Franco-Serbe d'Entreprises Industrielles et des Travaux Publics*, qui envisage la création de diverses entreprises telles que cimenterie, exploitation forestière, etc... Cette dernière industrie est en voie de réalisation. La cimenterie est déjà en fonctionnement. La *Banque Franco-Serbe* a constitué, de concert avec la *Société Franco-Serbe d'Entreprises*, la *Société des Cimenteries et Charbonnages Franco-Serbes*, qui a repris à la *Banque de Commerce de Belgrade* la première usine serbe de ciments qui se trouvait en exploitation. *Ajoutons que la Société Franco-Serbe d'Entreprises* a un programme si étendu qu'elle a dû porter son capital de 4 millions à 10 millions de francs.

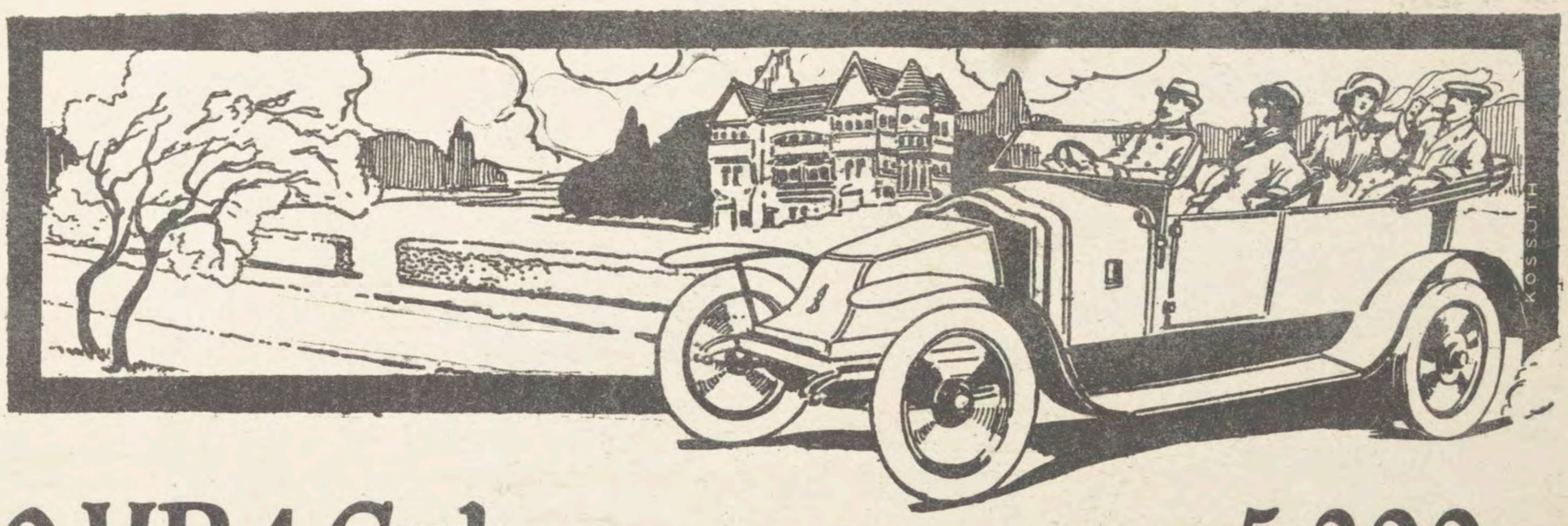
G.-E. JANIN.

Notes financières, 11, boulevard des Italiens, Paris.

Quel sera le Vainqueur du Tour de France?	Bon N° 3

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.



9 HP 4 Cyl. Torpedo 4 Places, Prix : 5.300 fr.

" CLÉMENT-BAYARD "

Les Usines CLÉMENT-BAYARD où se construisent non seulement les Voitures universellement réputées, mais encore les Dirigeables et les Aéroplanes qui ont fait merveille, ont annoncé récemment la " Voiturette Clément 7 HP ". Aujourd'hui, elles présentent le " Torpedo 4 Places 9 HP ". A la portée de toutes les bourses, cette voiture légère est la " Voiture de Famille " par excellence.

LEVALLOIS-PARIS

Catalogue Franco sur Demande

KOSSUTH

MOTEURS JANVIER

Le moteur sérieux, toujours premier au rendement

Gaillon 1912-13 Tours 1914

ATELIERS VICTOR JANVIER
Vve V. JANVIER et fils, successeurs
PARIS, 44, *rue* d'Alésia, PARIS
Téléphone : Gobelins 03-00

LA LUMIÈRE ÉLECTRIQUE CHEZ SOI
Sans installation ni liquide par les nouvelles
LAMPES MAGDA "
Notice franco chez
FAUGER, 79, rue de Turbigo, PARIS
PILES SÈCHES et LAMPES de POCHE. Gros, Détail.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)
Transport de malades et blessés
Paris, Province, Etranger
Voitures modernes, 35 HP, à 8 cylindres
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Téléphone : Gobelins 18-67
(jour et nuit)

Le Temps ne laisse pas de traces sur un visage rafraîchi journellement grâce à la

FLORÉINE

CRÊME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 46, rue d'Alésia PARIS

Automobilistes
Gens de Sports
Ingénieurs etc..

EN VENTE PARTOUT 1f50

Le Savon liquide en tube

Westropol

boit l'huile et la graisse

aseptise et nettoie

Echantillon F^co^ 0f.30

Société Commerciale de Carbure et de Produits Chimiques.
Gros : 42, rue Blanche - PARIS.

Quelque soit votre sport favori

Equitation, Tennis, Boxe, Natation, Moto, Lutte, Escrime, Athlétisme...

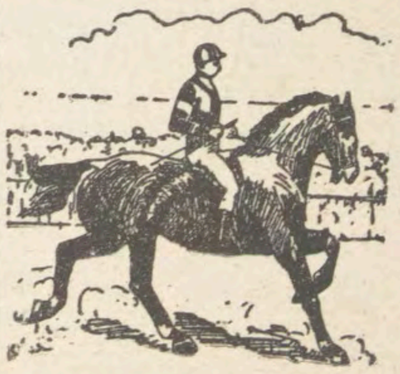
Essayez l'

IDÉAL PAGNE

Suspensoir gant très plastique, se moulant aux formes sans aucune attache.

PRIX :
N° 1 souple.. 5 fr.
N° 2 fin .. .. 8 fr.
N° 3 soie . .. 15 fr.
Contre mandat-carte.

La plus belle innovation en ce genre, pour favoriser tout effort dans tous les sports.



Indiquer le contour du bassin.

—

Notice franco.

—

J. MARQUAY, Corsetier, Dunkerque

17e Année. — N° 822.
Pierre Lafitte et Cie, Editeurs, 90, av. des Champs-Elysées.

Numéro double : UN franc.

20 Juin 1914.
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens.

VIE AU GRAND AIR

SOMMAIRE

LE MEILLEUR CHEVAL FRANÇAIS? (*Enquête*)
DEUX GRANDS JOCKEYS D'OBSTACLES.
DEUX JEUNES PHÉNOMÈNES, par *Jacques FREDDY*.
UN DÉPART ET UNE ARRIVÉE SENSATIONNELS EN ANGLETERRE.
L'ENTRAINEMENT ET LES ESSAIS, par *BOIARD*.
UNE LIGNÉE FAMEUSE, par *René RIONDET*.
LES PLUS GRANDES ÉPREUVES DE PLAT, par *Géo HARRIS*.
LA PLUS BELLE COURSE DE ROI HÉRODE, LE PÈRE DE THE TETRARCH.
LES GRANDS PRIX DE WILLIAM PRATT, par *François TOCHÉ*.
LES OBSTACLES DE LIVERPOOL ET CEUX D'AUTEUIL.
LES GRANDS STEEPLES DE RENÉ SAUVAL, par *François SERPEILLE*.
SARDANAPALE GAGNE LE DERBY DE CHANTILLY, par *STUART*.
MON TOUR DE FRANCE, par *Eugène GILBERT*.
UN MEETING D'AVIATION MONSTRE A JUVISY.
LE DERNIER RALE DE LA LUTTE.
LA COUPE DES NATIONS, par *PAIR OAR*.
HOURLIER CHAMPION DE FRANCE.
LE MARATHON AMATEUR.
DERNIER ÉCHO DU MEETING DE TOURS.

L'ŒIL DU MAITRE

Lorsqu'il revêt le caractère d'un vrai sportsman, le propriétaire est l'âme de l'écurie. Il suit attentivement le travail de ses chevaux ; il étudie soigneusement la forme publique, appréciant la valeur de ses représentants et celle de leurs concurrents. Il arrive ainsi à posséder une compétence, dont la valeur fait de l'enquête ci-dessous un document précieux.

LE MEILLEUR CHEVAL FRANÇAIS?

Réponses de MM. ALEXANDRE AUMONT, EDMOND BLANC, A. DU BOS, J. DE BRÉMOND, MAURICE CAILLAULT, COMTE DAUGER, DE GASTÉ, MAURICE DE GHEEST, JAMES HENNESSY, R. DE MONBEL, BARON DE SCHICKLER, VAGLIANO.

En Angleterre, les propriétaires et les éleveurs n'ont jamais craint d'exprimer leurs opinions et de les communiquer au public sous forme de mémoires ou par le moyen d'interviews. Nous avons pensé qu'il serait intéressant d'ouvrir une enquête auprès des sportsmen français, en leur posant cette question : « Quel est le performer français, Gladiateur mis à part, qui a été le meilleur représentant de notre élevage? » Cette élimination de Gladiateur se comprend facilement, car son nom aurait probablement réuni l'unanimité des suffrages. Nous nous sommes adressés aux principaux propriétaires et aux plus grands éleveurs. En publiant les réponses ci-dessous, nous tenons à adresser à leurs auteurs l'expression de notre reconnaissance et les remerciements de nos lecteurs pour l'amabilité et la largeur d'idées dont ils ont bien voulu nous donner le gage.

Ténébreuse, d'après M. A. Aumont.

L'exception que vous faites en faveur de « Gladiateur » me permet de vous signaler « Ténébreuse », dont les performances n'ont, à mon avis, jamais été égalées et qui a laissé sur le turf un glorieux souvenir que le temps n'a pas amoindri.

ALEXANDRE AUMONT.

La fille de Saxifrage, née en 1884 a fourni une remarquable carrière; à trois ans, elle n'a eu qu'une défaillance, dans le Prix de Diane, mais elle l'a effacée dans le Grand Prix de Paris où elle a affirmé sa supériorité sur toute sa génération. A quatre ans, elle a triomphé, à Newmarket, dans le fameux handicap de longue distance, les Cesarewitch Stakes.

Ajax, d'après M. Edmond Blanc.

Il est difficile de répondre à votre question lorsqu'on est personnellement en jeu. Je ne connais pas pour ma part, depuis que je fais courir, un cheval supérieur à Ajax.

EDMOND BLANC.

Le fils de Flying Fox, né en 1901, n'a jamais connu la défaite. Il s'est adjugé à deux ans, le Prix de Saint-Firmin, à trois ans le Prix Noailles, le Prix Lupin, le Prix du Jockey Club et le Grand Prix de Paris. Ses succès eussent été plus nombreux s'il n'avait pu être suppléé, en bien des occasions, par son compagnon d'écurie Gouvernant.

Boïard, d'après M. A. du Bos.

Je crois que le meilleur représentant de notre élevage, Gladiateur mis à part, comme vous le spécifiez, a été « Boïard ».

A. DU BOS.

Le fils de Vermout, né en 1870, n'a été battu en France qu'à deux ans, alors qu'il n'était pas encore lui-même; il a essuyé, d'autre part, trois échecs en Angleterre. Mais ces quelques défaillances, qui ont leurs excuses, disparaissent dans la suite des performances magnifiques qu'il a fournies dans toute sa carrière, battant notamment par deux fois le héros du Derby d'Epsom, Doncaster, dans le Grand Prix de Paris et dans le Gold Cup d'Ascot.

Boïard et Rayon d'Or, d'après M. J. de Brémond.

Il n'est pas facile de

LE CÉLÈBRE GLADIATEUR (1862)

Gladiateur, par Monarque et Miss Gladiator, est resté, pendant quarante-neuf ans, le seul cheval né et élevé en France qui eût triomphé dans le Derby d'Epsom. Cette victoire n'était d'ailleurs qu'un épisode dans la magnifique série de succès classiques qui compose sa carrière. Nous avons laissé Gladiateur en dehors de notre enquête, dont il eût monopolisé tous les suffrages ; en effet, bien des sportsmen anglais l'ont opposé aux Ormonde et aux Saint-Simon.

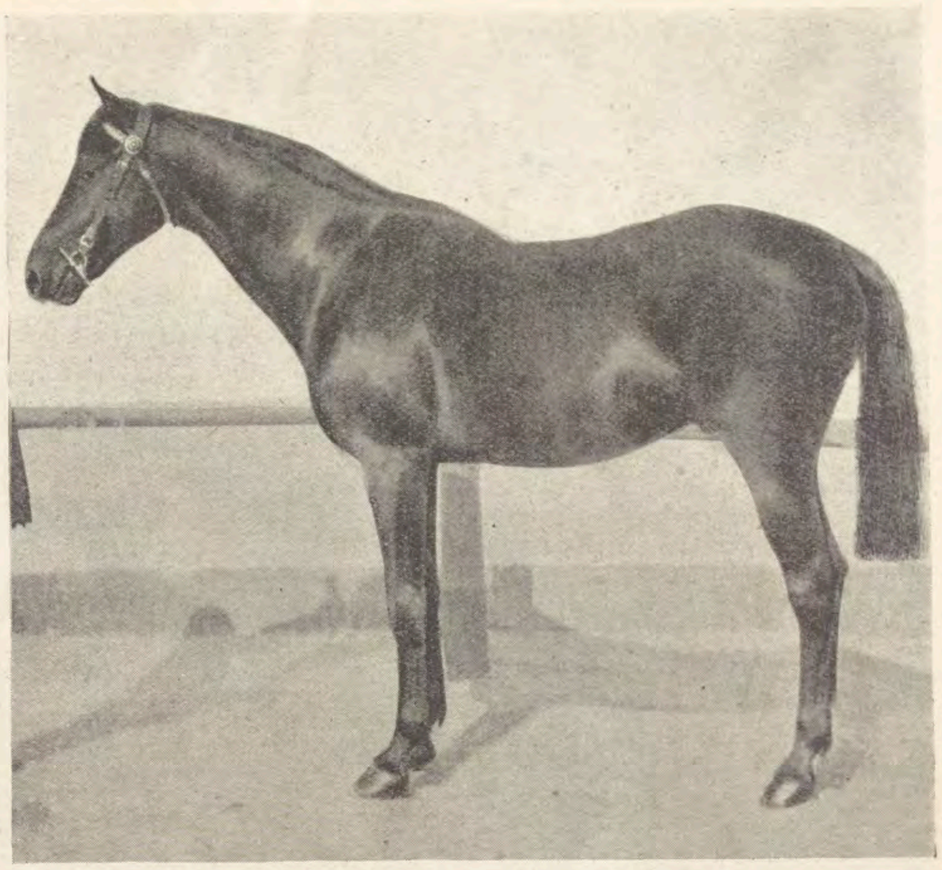
répondre à cette question : « Quel est le performer français, Gladiateur mis à part, qui a été le meilleur représentant de notre élevage ? »

Boïard, en battant des chevaux tels que Doncaster et Flageolet, dans le Grand Prix de Paris, et les rebattant l'année suivante, dans la Coupe d'Or, à Ascot, peut prétendre à ce titre.

Un cheval comme Rayon d'Or à la fin de son année de 3 ans, quand il gagnait de dix longueurs le Saint-Léger de Doncaster, a dû être également un des meilleurs chevaux qu'ait produit notre élevage.

J. DE BRÉMOND.

Le fils de Flageolet, Rayon d'Or, né en 1876, fut malheureusement très tardif; au cours de sa carrière qui se passa en Angleterre, il atteignit l'apogée de sa forme le jour où, dans le Saint-Léger, il prit la tête peu après le signal du départ et triompha avec la plus grande facilité, sans avoir été rejoint.



BOIARD (1870)

Le crack de M. H. Delamarre a confirmé sa série de succès français dans le Gold Cup d'Ascot.

Perth, d'après M. M. Caillault.

J'ai hésité à vous répondre, je l'avoue, et vous comprendrez la raison de cette hésitation. En effet je suis fermement convaincu que c'est Perth, un cheval m'ayant appartenu.

Je dois vous rappeler d'abord que :

1° Je ne suis pas l'éleveur de Perth, et l'on est « aveugle » seulement pour ses enfants !

2° Je n'ai malheureusement aucun de ses fils dans mon haras, et je n'ai pas de « réclame » à leur faire.

Voici sur quoi est basée mon opinion :

1° Perth a été un remarquable cheval de courses ; vainqueur à 2, 3 et 4 ans, gagnant sur toutes les distances, seul détenteur du quadruple « event » de la Poule d'Essai, du Prix du Jockey Club, du Grand Prix de Paris et du Royal Oak.

2° Perth a été un remarquable étalon : en sept années de monte, trois fois premier sur la liste des étalons gagnants, deux fois troisième, une fois quatrième.

Perth a donc réuni les deux conditions *indispensables* qui consacrent le *grand cheval*, car ce titre ne peut être décerné qu'à celui ayant affirmé sa qualité au « stud » comme sur le « turf ».

Aussi, la disparition prématurée de Perth à l'âge de 12 ans a été une perte considérable. J'estime qu'elle a moins atteint son propriétaire qui avait eu sa large part de satisfactions morales et d'avantages matériels, que l'élevage en général qui avait encore beaucoup à attendre de Perth, si justement appelé le « Saint Simon français ».

M. CAILLAULT.

L'explicite réponse de M. Caillault nous dispense de plus amples commentaires. Bornons-nous à faire remarquer que, dans le Prix du Jockey Club, en 1899, Perth précédait Holocauste, qui venait de s'adjuger le Prix Lupin et qui devait fournir une course magnifique dans le Derby d'Epsom et menacer sérieusement Flying Fox jusqu'au moment où il se cassa la jambe.

Plaisanterie, d'après le comte Dauger.

Je ne crois pas qu'on puisse discuter la suprématie de « Plaisanterie », sur les meilleurs produits de notre élevage depuis Gladiateur.

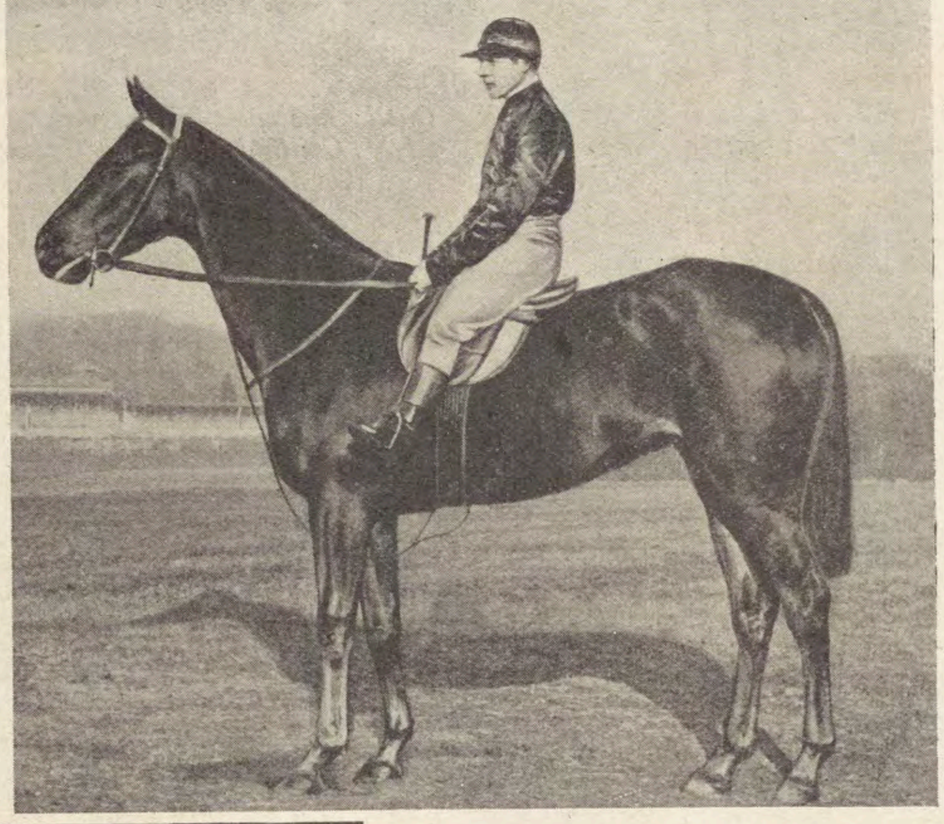
Omnium II, Ajax, etc., n'ont des titres équivalents ni comme *performers* ni comme *auteurs*. La récente biographie de la célèbre jument publiée dans le *Jockey* cet hiver par M. René Riondet est encore présente à toutes les mémoires.

Cette jument étant une élève de mon grand-oncle le vicomte Dauger, je pourrais passer, si je vous en disais plus long, pour obéir à des considérations de famille ou de réclame qui ne sont point de mon fait.

Je vous donne seulement un détail intéressant et généralement ignoré ; il est fait pour rendre modestes ceux qui ont confiance dans leur flair. M. Lefèvre, propriétaire du haras de Chamant, avait à cette époque une option sur les produits d'élevage de mon grand-oncle ; quand il a vu Plaisanterie, après son sevrage, il a dit à l'éleveur :

« Celle-là, flanquez-lui un coup de fusil ! »

Comte DAUGER.



PLAISANTERIE (1882)

Ne trouvant pas en France de rivaux dignes de sa valeur, elle est allée s'adjuger les deux grands handicaps d'Angleterre.

La fille de Wellingtonia, née en 1882, n'a subi à deux et trois ans que deux défaites imputables à des incidents de courses. Après avoir battu, sans avoir à s'étendre, tous les concurrents qu'on lui opposait en France, elle alla remporter, en Angleterre, les deux fameux handicaps de Newmarket, les Cesarewitch Stakes et les Cambridgeshire Stakes.

Plaisanterie encore, d'après M. de Gasté.

Le critérium le plus certain me paraît être la lutte avec les éléments anglais. Or, les produits français qui ont brillé du plus vif éclat de l'autre côté de la Manche sont Plaisanterie, Boïard et Verneuil. Je mets Plaisanterie en tête parce que, dans un laps de temps très court, elle a gagné une course de fond, le Cesarewitch, et une course de vitesse, le Cambridgeshire.

DE GASTE.

Le triomphe de Plaisanterie dans ces deux handicaps fut d'autant plus remarquable que, la différence de distance mise à part, sa victoire dans le Cesarewitch lui imposa, pour le Cambridgeshire, une surcharge ayant pour résultat de lui faire porter un poids presque prohibitif pour un trois ans; elle gagna cependant dans un canter.

M. M. de Gheest préfère s'abstenir.

J'aurais été très heureux de vous dire quel est, à mon avis, le performer français, Gladiateur mis à part, qui a été le meilleur représentant de notre élevage. Mais je n'ai pu établir mon appréciation sur des bases solides, étant donné que les courses ont augmenté considérablement en nombre et en valeur, et qu'il est impossible de comparer la classe des générations passées. Dans ces conditions, ne pouvant déterminer mon appréciation ni sur le total des sommes gagnées, ni sur le nombre des victoires remportées, ni sur la qualité des chevaux vaincus, je me suis trouvé dans l'impossibilité de vous donner ma solution.

MAURICE DE GHEEST.

LE SANCY (1884)

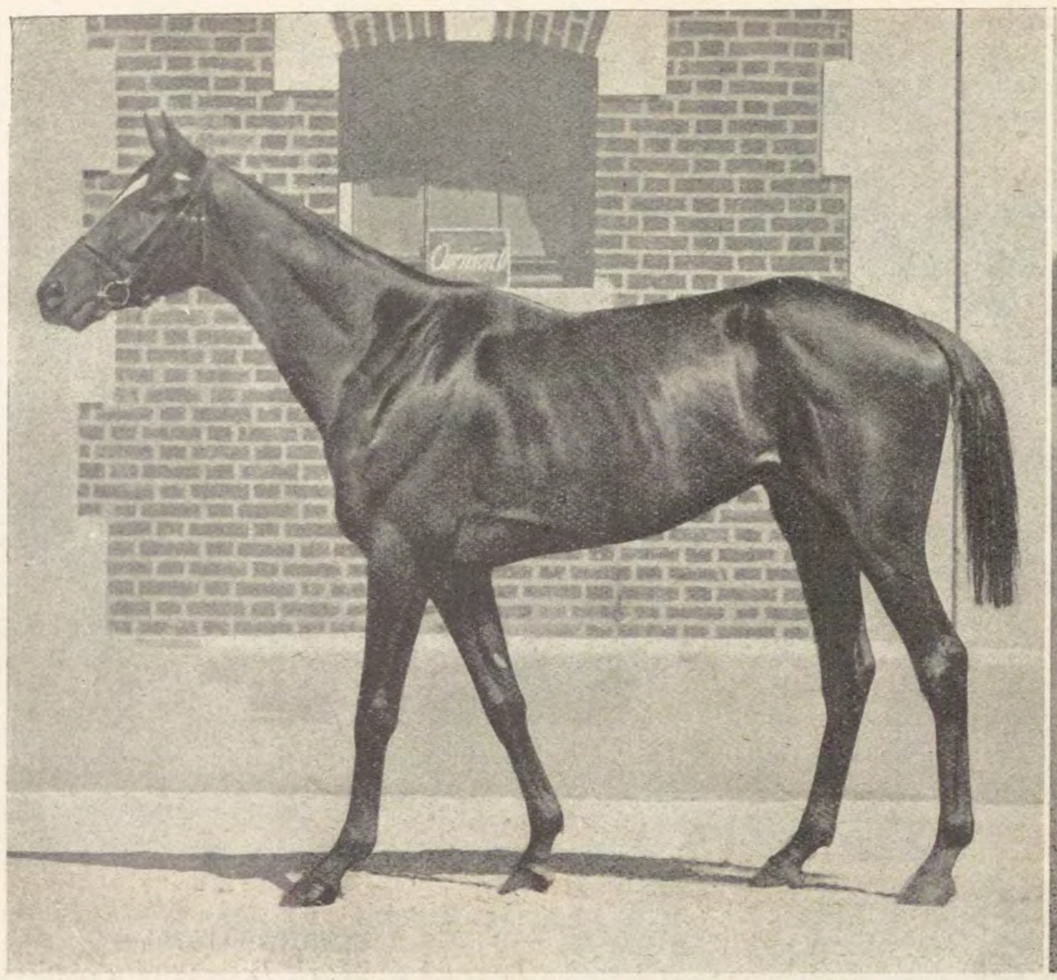
Le fameux cheval gris du Baron de Schickler, a couru de deux à six ans, affirmant sa qualité à mesure qu'il avançait en âge ; il est devenu au haras l'un de nos étalons les plus remarquables.

Omnium II, d'après M. James Hennessy.

Le performer français qui a été le meilleur représentant de notre élevage ? Omnium II, par Upas.

JAMES HENNESSY.

Le fils d'Upas, né en 1892, affirma sa valeur par son éclatant succès dans le Prix du Jockey Club,



OMNIUM II (1892)

Après avoir donné les preuves de sa classe élevée à deux et à trois ans, le cheval de M. de Saint-Alary a montré à quatre ans son aptitude sur les longues distances en s'adjugeant le prix du Cadran, le Rainbow et le Gladiateur.

PERTH (1896)

Quelle que fût la distance qu'il ait abordée, le remarquable cheval de M.M. Caillault a triomphé dans le même style devant ses rivaux surclassés ; il a poursuivi ses succès au cours de sa superbe carrière d'étalons.

son échec dans le Grand Prix de Paris fut effacé ensuite par la double victoire qu'il s'adjugea à trois et à quatre ans dans le Prix du Conseil Municipal où il eut à porter dans les deux occasions la plus forte surcharge.

Prestige, d'après M. R. de Monbel.

En réponse à votre demande, posant cette question : « Quel est le performer français, Gladiateur mis à part, qui a été le meilleur représentant de notre élevage ? » je crois qu'une hésitation n'est permise qu'entre les quatre chevaux suivants : Boïard, Le Sancy, Ajax et Prestige.

C'est sur ce dernier que j'arrête mon choix définitivement parce qu'il a couru seize fois sans avoir été battu.

R. DE MONBEL.

Le fils de Le Pompon, né en 1903, ne possède pas une réputation aussi brillante que les autres champions parce qu'il n'a pas pu prendre part aux épreuves classiques dans lesquelles il n'était pas engagé; il fut cependant invincible à deux et à trois ans jusqu'au jour où, par suite de claquage, il fut retiré de l'entraînement.

Gladiateur, d'après le Baron de Schickler.

Gladiateur a été un phénomène, les phénomènes ne se reproduisent pas; le plus grand, dans l'histoire du turf français, a été un météore, nul pour l'amélioration de la race. Tel est l'avis, j'en suis persuadé, de tous ceux qui, comme moi, ont le triste privilège de l'avoir vu.

Baron DE SCHICKLER.

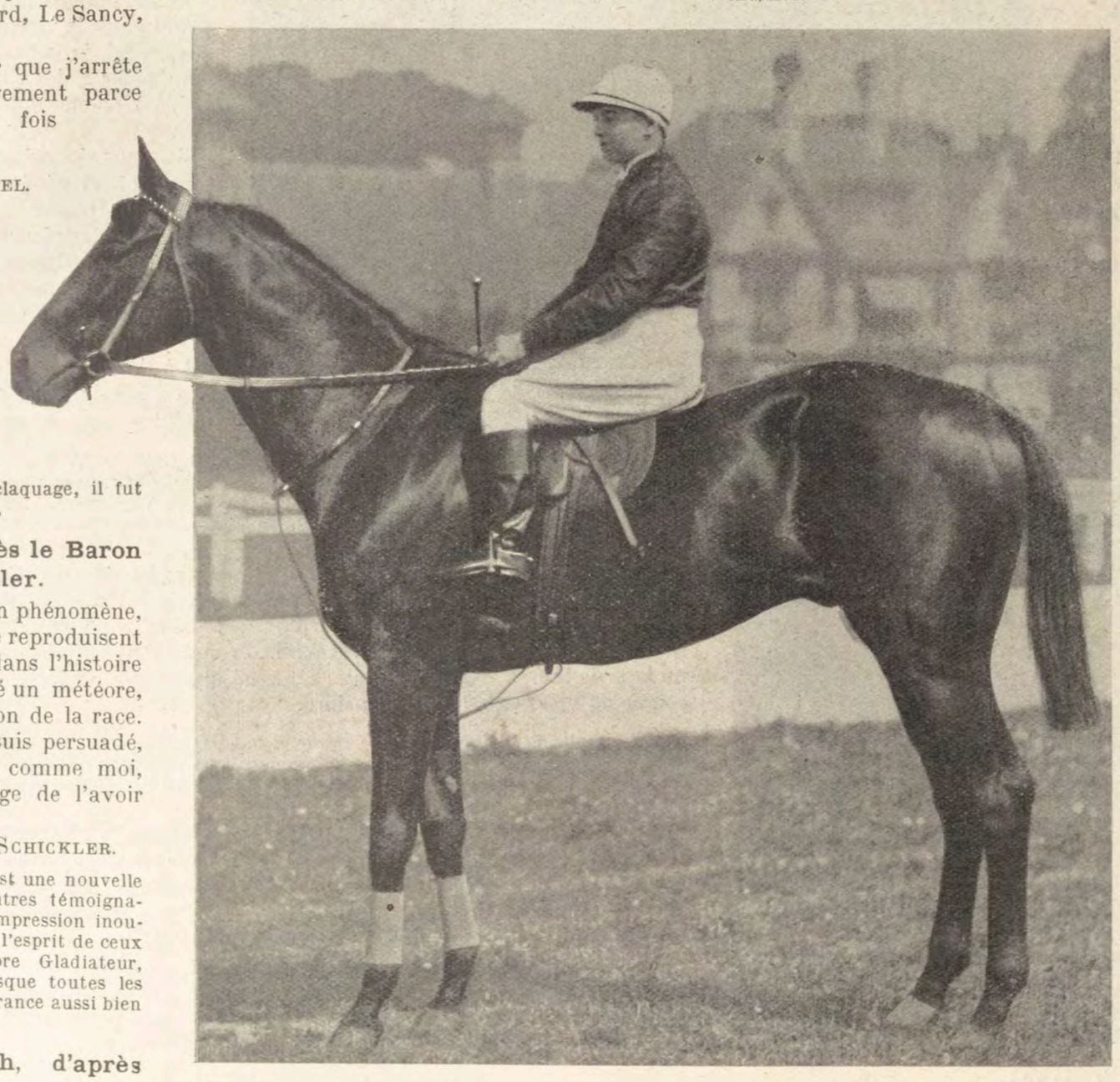
La réponse ci-dessus est une nouvelle preuve, ajoutée aux autres témoignagnes de l'époque, de l'impression inoubliable qu'a laissée dans l'esprit de ceux qui l'ont vu, le célèbre Gladiateur, triomphal héros de presque toutes les épreuves classiques en France aussi bien qu'en Angleterre.

Dollar et Perth, d'après M. Vagliano.

Répondant à votre question au sujet du meilleur performer français, je pense que, s'il s'agit de reproducteur, c'est Dollar; au point de vue courses : Perth.

VAGLIANO.

En dehors de Perth, envisagé comme performer, M. Vagliano, faisant intervenir le point de vue de l'élevage, assigne à Dollar la place qu'il mérite comme fondateur de notre race française du pur sang. Le fils de Flying Dutchman, né en 1860, fait encore sentir à l'heure actuelle, son influence vigoureuse et bienfaisante par l'intermédiaire de ses descendants.



AJAX (1901)

Depuis ses débuts à deux ans, dans le prix de Saint-Firmin jusqu'à sa dernière sortie dans le Grand Prix de Paris, le fameux performer de M. Edmond Blanc n'a jamais connu la défaite dans une génération qui comptait d'excellents représentants.

Enfin une réponse anonyme entoure de réserves l'appréciation formulée sur Le Sancy.

Je ne signe pas cette note que vous trouverez sûrement pleine d'urbanité pour vous, mais je serais tenu d'en mettre encore plus si je la signais et je veux pouvoir vous demander si la question que vous posez aux propriétaires et aux éleveurs est faite vraiment dans un esprit bien sportif. Bien des gens savent qu'il n'y a pas de réponse possible à une semblable question, qu'il n'y a pas de points de comparaison acceptables entre des grands vainqueurs de générations distantes les unes des autres. Aucune commune mesure ne permet à qui que ce soit d'avoir une opinion sur la question. Classer les 10 ou 15 meilleurs chevaux qu'on croit avoir vu courir dans une expérience de 30 ou 35 ans sur le turf aurait quelque chose de vain et prêterait au ridicule.

En tout cas on ne pourrait donner une impression, sans preuves, que sur une *distance* donnée et à un *âge* donné :

Personnellement j'ai l'impression que Le Sancy à 5 ans, sur 2.400 à 2.600 mètres, était un cheval presque imbattable, tandis que sa médiocrité à 3 ans était évidente, et son inaptitude aux grandes distances était absolue à tous les âges.

Un cheval, quelque bon qu'il soit, a une distance sur laquelle il excelle et hors de laquelle il n'est pas invincible pour peu qu'on la modifie de façon assez marquée.

X...

DEUX GRANDS JOCKEYS D'OBSTACLES

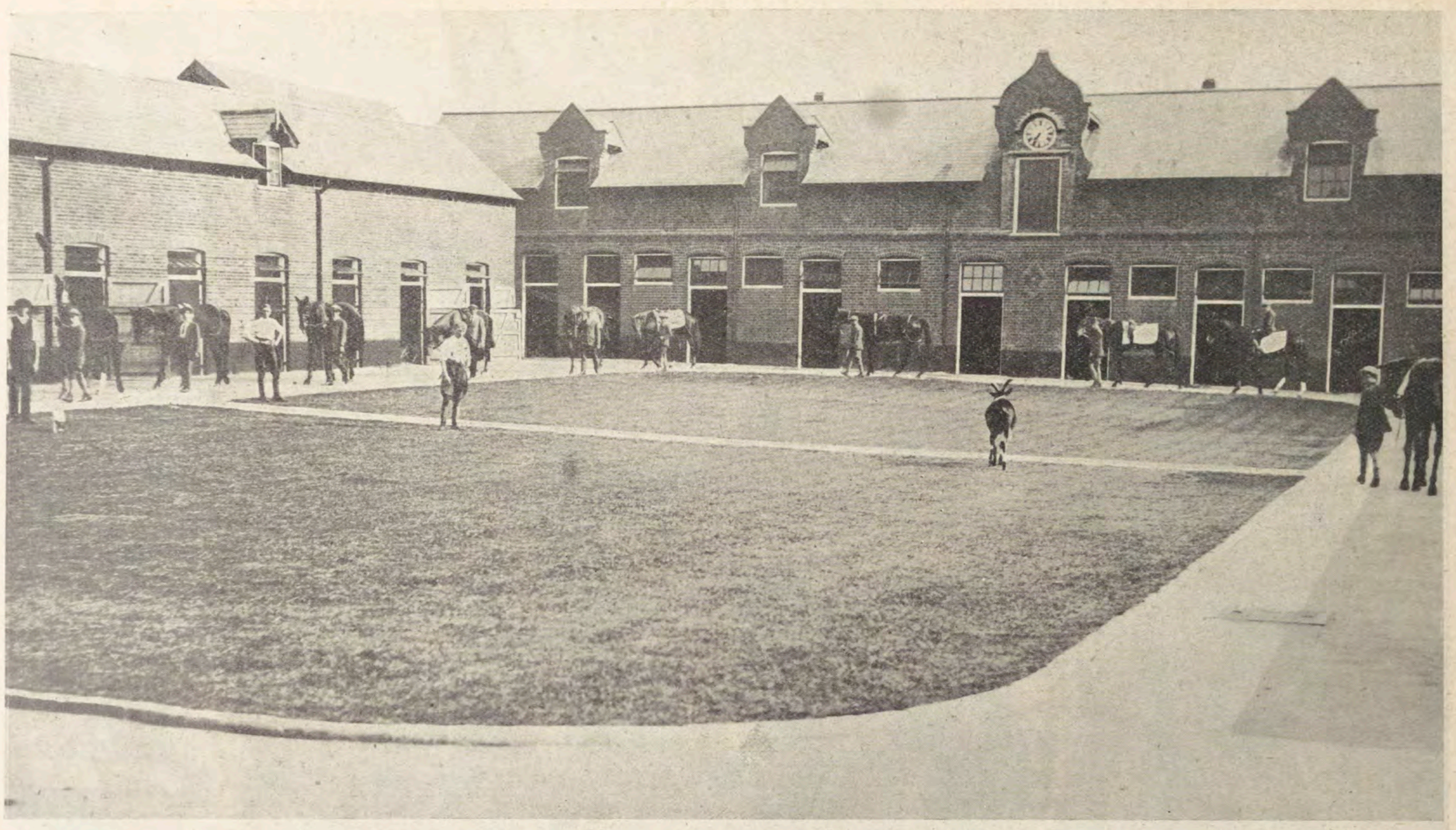
Le document ci-dessus, sur lequel on voit à gauche G. Parfrement et à droite Alec Carter, a saisi au moment de l'effort les deux excellents jockeys d'obstacles, qui, depuis huit ans, occupent le meilleur rang dans la spécialité.

Tous deux sont contemporains ; après avoir fourni une très bonne carrière en courses plates, ils furent obligés de se mettre à l'obstacle par suite de l'augmentation de leur poids. Cette éventualité se produisit pour tous deux vers la même époque : lorsque, le 25 février 1906, Alec Carter fit ses débuts à Auteuil dans une course de haies où il montait Chita, il finit second derrière G. Parfrement en selle sur Vieux Jeu. Mais ils furent distancés quelques jours après pour avoir profité de la décharge accordée aux jockeys n'ayant pas gagné un certain nombre de courses, alors qu'ils n'avaient pas accompli les formalités exigées pour être appelés à bénéficier de cette remise de poids.

Cet incident ne leur porta pas malheur, car à la fin de l'année 1906, A. Carter et G. Parfrement se classaient premier et second sur la liste des jockeys gagnants avec les chiffres respectifs de 100 et 94 victoires. L'année suivante, ils occupaient les mêmes rangs, mais avec 139 et 137 victoires. Depuis lors, G. Parfrement s'est élevé à la première place qu'il a tenue en 1908,1909, 1910,1911, 1912 et 1913, seul son total de 1912 l'ayant relégué au second plan.

Pendant ce temps, Alec Carter, qui était passé en troisième position en 1908 et 1909, est allé faire son service militaire dans les dragons. On craignait que cette interruption n'eût un effet néfaste sur sa forme : il n'en fut rien. Et, bien que montant beaucoup moins souvent, il a repris sa place en 1913, en se classant second derrière G. Parfrement.

Tel est le bref résumé de la carrière de ces deux admirables jockeys, dont les succès dans les grandes épreuves exigeraient à eux seuls tout un numéro spécial.



L'ETABLISSEMENT DE L'ENTRAINEMENT H. S. PERSSE

Cet établissement, qui renferme actuellement plus de soixante chevaux à l'entraînement, est situé à Stockbridge dans le Hampshire, un comté qui se trouve sur la Manche au Sud-Est de Londres. C'est là que The Tetrarch a été confié aux soins de l'habile entraîneur qui a dirigé toute sa carrière.

DEUX JEUNES PHÉNOMÈNES

PAR JACQUES FREDDY

L'HISTOIRE n'est qu'un éternel recommencement ; et bien que les événements contemporains nous apparaissent tout naturellement comme des cas sans précédents, il ne faut pas remonter bien loin dans le passé pour retrouver, avec des variantes sans doute, une édition antérieure des mêmes faits.

A propos de l'exemple du pauvre The Tetrarch, notre attention a été attirée récemment sur un performer, qui fut le héros de semblable mésaventure.

Friar's Balsam, tel était son nom, était un cheval bai, né en 1885, par Hermit et Flower of Dorset.

Il appartenait à Sir F. Johnstone et était entraîné par le fameux entraîneur, John Porter ; celui-ci le tenait en si haute estime que, lorsqu'il l'essaya au mois de mai de sa deuxième année, il lui imposa un poids de 60 kilos 1/2, lui faisant rendre respectivement treize livres et vingt-huit livres à ses deux contemporains, Mon Droit et The Rose, auxquels il l'opposait.

L'essai eut lieu sur 1.200 mètres, et Friar's Balsam s'en tira tout à son honneur, laissant Mon Droit à une longueur tandis que The Rose finissait troisième à quatre longueurs.

Les débuts du cheval furent dignes de cette performance : dans les New Stakes à Ascot, il triompha facilement de Seabreeze et d'Ayrshire ; or, l'année suivante, Seabreeze devait s'adjuger les Oaks et le Saint-Léger, et Ayrshire devait remporter les Deux Mille Guinées et le Derby d'Epsom.

Le reste de sa carrière de deux ans ne compta qu'une série de victoires : dans les Hurstbourne Stakes à Stockbridge, dans les July Stakes à Newmarket, dans les Richmond Stakes et les Molecomb Stakes à Goodwood, dans le Middle Park Plate et dans le Dewhurst Plate.

Entre temps, avant le Middle Park Plate, son entraîneur avait jugé nécessaire de l'essayer encore une fois. Et, sur 1.200 mètres, Friar's Balsam, portant 59 kilos, avait fini à une longueur derrière le trois ans Spot, qui, avec 52 kilos 1/2, était lui-même à une longueur du deux ans Orbit, chargé seulement de 44 kilos 1/2.

De l'avis de John Porter, ce résultat était magnifique, étant donnée la qualité des deux chevaux qui précédaient le champion ; le trois ans Spot venait de remporter le Chesterfield Cup et Orbit possédait une valeur certaine qu'il prouva plus nettement, l'année suivante, en s'adjugeant les Eclipse Stakes.

Ainsi Friar's Balsam prit ses quartiers d'hiver sans avoir connu la défaite. Il était alors considéré comme le crack incontesté qui n'avait qu'à se présenter pour triompher dans les épreuves classiques des trois ans. Au printemps, sa préparation se poursuivit d'une façon très satisfaisante et les renseignements les plus enthousiastes furent fournis sur la façon dont il se comportait à l'exercice dans ses essais.

Cependant, quelques jours avant les Deux Mille Guinées, certaines rumeurs pessimistes commencèrent à circuler ; mais elles eurent peu d'effet ; car, au départ de la course, Friar's Balsam occupa encore la situation du seul concurrent soutenu à la cote minime de 1/3.

Voici pourtant, d'après les très intéressants mémoires de John Porter, ce qui s'était passé : aux approches de la grande épreuve, le cheval était devenu si irritable que, pour procéder à sa toilette quotidienne, on était obligé de lui mettre une bride dont son lad tenait l'extrémité tout en exécutant sa besogne. Un jour, alors qu'il le faisait tourner dans son box, le lad, au lieu de lui mettre la bride sur l'encolure, la laissa traîner à terre ; l'animal mit le pied dessus, plongea violemment, et, avec le mors, se brisa une partie de la mâchoire inférieure. Un abcès survint, mais grâce à des soins énergiques Friar's Balsam fut en état de disputer les Deux Mille Guinées.

Cependant il souffrait encore d'une extrême sensibilité de la partie malade ; et c'est là l'explication de sa place de cinquième sur six, derrière le vainqueur Ayrshire qu'il avait battu si facilement à deux ans, et derrière le troisième Orbit, sur lequel il montrait à l'entraînement une telle supériorité.

Après cette performance, le cheval fut retiré du Derby ; et l'on s'aperçut bientôt qu'il fallait l'opérer et lui extirper une partie de l'os de la mâchoire inférieure. Il se rétablit peu à peu et reparut le 22 septembre dans le Lancashire Plate, épreuve monstre dotée de 255.550 francs. Il y finit sixième dans un lot de vingt-quatre partants ; parmi les cinq concurrents qui le précédaient se trouvaient deux performers français âgés de quatre ans ; Le Sancy, qui se plaça troisième derrière Seabreeze et Ayrshire, et Bavarde, qui termina cinquième.

Le 11 octobre, à Newmarket, Friar's Balsam triompha, dans un canter, du cinq ans Minting, qui avait remporté le Grand Prix de Paris en 1886.

Après quoi, il ne recourut plus qu'une fois à quatre ans pour échouer dans les Kempton Park Royal Stakes de 250.000 francs, qui furent remportés par Ayrshire.

Telle fut la carrière de ce cheval qui avait certainement l'étoffe d'un crack et dont John Porter disait qu'il était le meilleur deux ans qu'il eût jamais entraîné.

L'ENTRAINEUR H. S. PERSSE

La préparation d'un favori du Derby amène bien des soucis ; le cas de The Tetrarch en est un nouvel exemple.

LES TERRAINS D'ENTRAINEMENT A STOCKBRIDGE

Stockbridge, qui se trouve à près de 180 kilomètres de Newmarket, possède, à l'instar de la capitale du turf, de vastes pistes d'entraînement. C'est là que The Tetrarch a poursuivi toute sa préparation ; c'est là qu'une petite armée de correspondants était venue s'installer pour envoyer aux grands organes du sport tous les renseignements sur les moindres faits et gestes du favori du Derby.

C'est malheureusement sous ce seul qualificatif que The Tetrarch va, lui aussi, passer à la postérité. Et, de même que les performances de Friar's Balsam exigent des recherches dans les chroniques parce qu'elles ont été laissées de côté par les auteurs de la spécialité, de même, d'ici quelques années, le nom du fameux poulain gris arrivera peu à peu à tomber dans l'obscurité, si sa carrière d'étalon ne se charge de le rappeler au souvenir des sportsmen.

Et pourtant il n'y a peut-être pas eu de cheval qui ait occupé les esprits comme il l'a fait pendant près d'un an. Cet hommage semblait d'ailleurs mérité, car ses performances de deux ans tenaient du prodige.

Nous les rappellerons brièvement : le 17 avril, à Newmarket, il débute brillamment en précédant de trois longueurs un lot compact de vingt concurrents ; le 3 juin, à Epsom, il distance ses rivaux dès la moitié du parcours et gagne arrêté de trois longueurs ; le 17 juin, sur le sévère parcours d'Ascot, il triomphe dans un canter par dix longueurs ; le 19 juillet, à Sandown Park, il ne bat que d'une encolure une rivale à laquelle il rend plus de quinze livres, mais il a l'excuse d'avoir pris un très mauvais départ ; il se réhabilite d'ailleurs le 31 juillet, à Goodwood, en devançant de six longueurs la future gagnante des Mille Guinées et des Oaks ; le 2 septembre, à Derby, il l'emporte sans effort d'une longueur et demie devant une concurrente qui en reçoit beaucoup de poids ; enfin, le 9 septembre, à Doncaster, il se promène littéralement devant un de ses meilleurs contemporains, Stornoway, qu'il laisse à trois longueurs.

Ses sept victoires consécutives impressionnent surtout par le style magnifique dans lequel elles ont été acquises. Aucune d'elles n'a permis d'apprécier la limite des moyens que possédait The Tetrarch ; à part celle de Sandown Park, toutes ont été gagnées de la même façon, le cheval réglant ses rivaux dans les trois cents premiers mètres du parcours et continuant jusqu'au poteau dans une action qu'il pouvait se permettre de ralentir sans danger.

Malheureusement le revers est survenu à la fin de la saison dernière, sous la forme non pas d'un stupide incident d'écurie comme dans le cas de Friar's Balsam, mais d'un accident imputable, dans une certaine mesure, à la conformation du cheval.

The Tetrarch devait, en galopant, se toucher parfois la jambe antérieure hors montoir avec un sabot de derrière. Il en résulta une atteinte intéressant le ligament suspenseur et le boulet. Le vétérinaire, qu'on fit venir, préconisa les pointes de feu; grâce à ce traitement radical, le membre malade se rétablit complètement et le cheval fut en état, vers le début de la saison, de commencer sa préparation en vue des épreuves classiques.

Il ne fut pas jugé assez en avance pour disputer les Deux Mille Guinées ; puis, quand il fournit les derniers galops sérieux précédant le Derby, le même accident se reproduisit et, après examen et délivrance de certificat de la part du vétérinaire, forfait fut déclaré dans la course d'Epsom.

Il est à peu près certain maintenant que la carrière de courses de The Tetrarch est terminée ; on vient, en effet, d'annoncer qu'il débutera l'an prochain dans ses fonctions d'étalon.

Certes, il est très regrettable que le remarquable fils de Roi Hérode quitte ainsi le turf sans avoir prouvé ce qu'il était capable de faire dans les épreuves classiques. Il s'en va, nous laissant en face de ce point d'interrogation et prenant rang désormais parmi les deux ans phénomènes dont on se défie inconsciemment, parce que, pour une raison ou pour une autre, ils n'ont pas confirmé à l'âge normal les hauts faits de leur jeunesse. Si, comme sportsmen, nous devons déplorer cette brusque disparition, peut-être à un point de vue plus égoïste faut-il nous en féliciter. N'oublions pas en effet que Durbar, né et élevé en France, a remporté le Derby d'Epsom. Mais, après tout, sa victoire a-t-elle été facilitée et The Tetrarch se serait-il montré un rival dangereux ? Tant il est vrai que nous commençons à douter de l'idole une fois qu'elle est à terre.

JACQUES FREDDY.

THE TETRARCH

L'invincible deux ans, fils de Roi Hérode et de Vahren, n'a pas pu reparaître cette année sur le turf ; sa couleur grise et ses taches parsemées lui ont été léguées par le père de Roi Hérode, Le Samaritain, qui était lui-même fils du fameux gris, Le Sancy.

LE GUIDE DES AMIS DU TURF

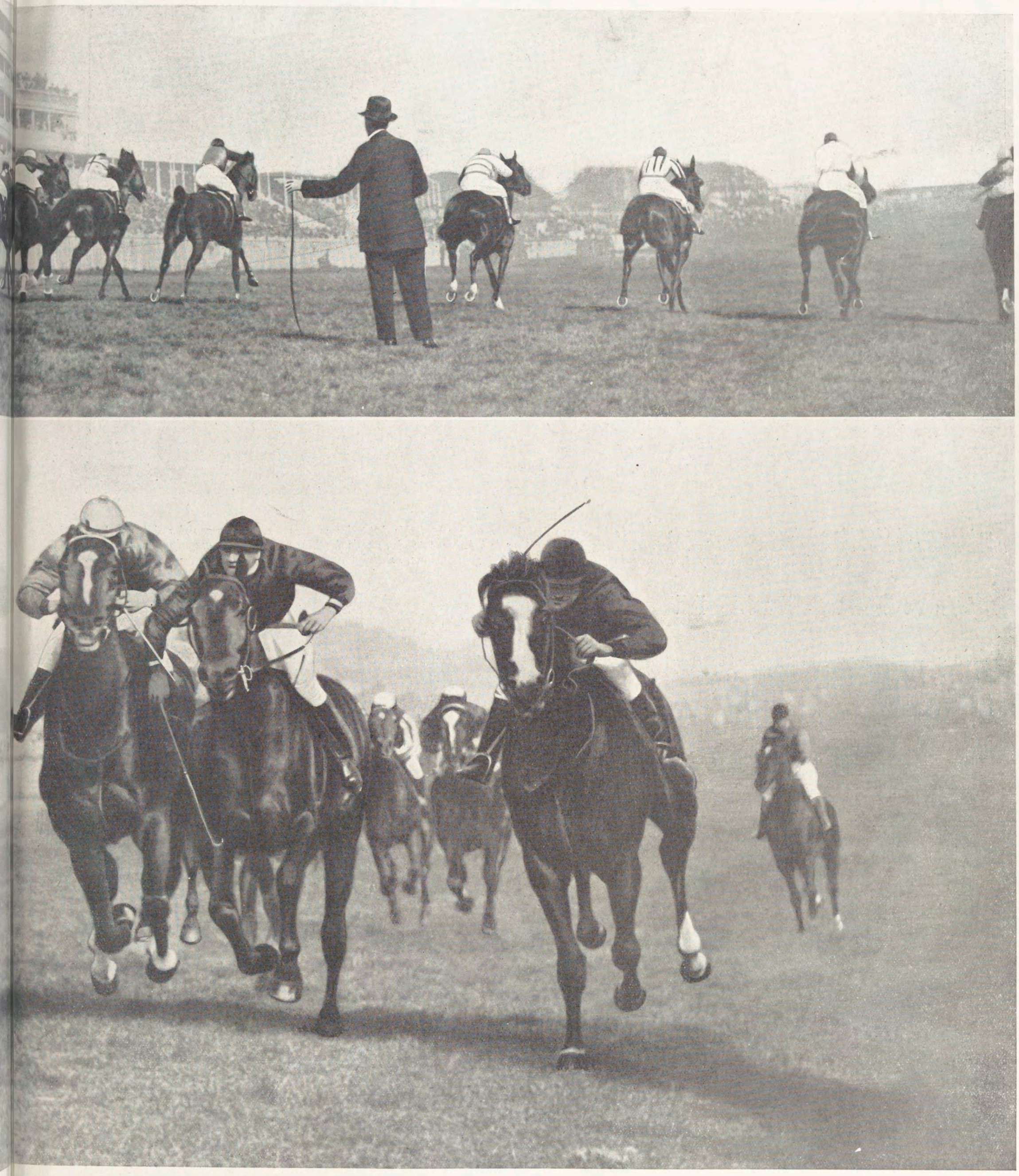
Tous ceux qui s'intéressent aux Courses de chevaux trouveront dans l'ouvrage de Saint-Georges : Les Courses de chevaux, *édité dans la collection illustrée Sport-Bibliothèque, les renseignements les plus complets sur ce beau sport.*

Genèse du turf, historique des épreuves, rôle des sociétés, codes, règlements, écuries, jockeys, terrain, vocabulaire, etc., toutes ces questions y sont traitées avec une rare compétence.

(Pierre Lafitte et Cie. Le vol. broché, 6 fr. ; cartonné toile, 7 fr.)

UN DÉPART ET UNE ARRIVÉ

Ce départ et cette arrivée ont été photographiés tous deux, le 21 avril dernier, sur le champ de courses d'Epsom. Le départ, qui est celui du Great Metropolitan Handicap a lieu devant les tribunes, non loin du poteau d'arrivée. Pour aller rejoindre le parcours ordinaire, les concurrents prennent, un peu avant d'atteindre le Tattenham Corner une piste en S qui les fait déboucher à la moitié de la montée, suivant le point de départ du Derby, et leur permet ainsi de couvrir les 3.600 mètres de la course. On peut s



SENSATIONNELS EN ANGLETERRE

rendre compte que les dix-neuf chevaux, dont seize peuvent être aperçus sur le document, ont pris un départ remarquable. L'arrivée, qui a eu lieu le même jour, est celle du Great Surrey Handicap couru sur 1.000 mètres. D'après le juge lui-même, ce fut la fin de course la plus disputée à laquelle il eût assisté depuis de longues années. Six concurrents terminèrent dans l'espace d'une demi-longueur, le premier, Coronis, battant d'une encolure Golden Sun qui précédait Angel Man d'une courte tête.

LA ROUTE DES LIONS A CHANTILLY

Tous les environs de Chantilly sont réservés aux chevaux de courses : le terrain des Aigles est un véritable hippodrome avec ses pistes gazonnées s'étendant en longues lignes droites ou en vastes parcours circulaires. Mais les routes de la forêt ne le lui cèdent en rien : celle des Lions est la plus magnifique ; elle part du Château de Chantilly et, sur une longueur d'environ quatre kilomètres, se dirige vers Lamorlaye.

L'ENTRAINEMENT ET LES ESSAIS

PAR BOÏARD

Pendant les premiers mois de son existence, le jeune cheval de courses passe la majeure partie de son temps dans de larges paddocks, où il erre en liberté, tout d'abord aux côtés de sa mère, puis, après le sevrage, en compagnie de ses contemporains.

Lorsqu'au milieu de l'année suivant sa naissance, il quitte le haras, il entre dans l'établissement de l'entraîneur, qui se charge de le dresser, de lui apprendre son métier et de lui donner le travail nécessaire pour le mettre en état d'affirmer sa valeur exacte vis-à-vis des concurrents auxquels il sera opposé.

Telles sont les limites que l'on peut assigner au rôle de l'entraînement. Elles sont vastes, et ceux qui ont essayé de les renfermer dans le corps d'un exposé ne s'y sont pas risqués sans invoquer les plus expresses réserves.

Si l'on veut trouver cependant quelque traité didactique sur la méthode à employer pour la préparation d'un cheval de courses, on y parviendra en remontant assez loin en arrière. Deux ouvrages anglais : *The gentleman's jockey*, paru vers 1687, et *The Complete Sportsman*, qui date de 1770, fournissaient un ensemble de règles précises détaillant tout, heure par heure, journée par journée. Ils y ajoutaient quelques recettes curieuses, dont nous détachons celle d'un véritable gâteau, qui fut peut-être bien le régal favori d'Eclipse :

« Prendre deux mesures de fèves et une mesure de froment ; moudre le tout ensemble, le passer au crible et en faire, avec de la bière en fermentation et les blancs d'une douzaine d'œufs bien frais, une pâte que l'on met cuire au four. »

Pour assurer la digestion de cet aliment un peu lourd, il était recommandé de donner au cheval une boisson constituée par un mélange de gin, de tisane d'orge et de sirop de citron.

Ces ouvrages curieux s'adressaient aux gentilshommes du temps, qui avaient l'habitude d'entretenir, à côté de leurs bêtes de service, un lot d'animaux de courses, dont ils dirigeaient eux-mêmes la préparation avec l'auxiliaire de leur premier cocher. Ils étaient destinés à leur servir de guide dans cette tâche particulière.

En nos temps modernes, après les progrès réalisés par l'art de l'entraînement, les auteurs compétents qui ont traité la question ont perdu la belle assurance de leurs devanciers. Ils se bornent à donner des indications, à citer des exemples et éliminent toute réglementation aveugle.

Sur les rares sujets à propos desquels ils risquent une précision, leurs avis diffèrent très souvent. Ainsi, tout en reconnaissant que le fonds de l'alimentation normale comprend l'avoine, le foin, la paille et les mashes rafraîchissantes, ils ne s'entendent pas sur la distribution de la nourriture quotidienne et sur le nombre des repas.

Est-ce à dire que nous soyons moins avancés qu'autrefois ? Au contraire, les entraîneurs possèdent mieux la compréhension de leur métier. Ils se sont rendu compte que chaque cheval diffère de son voisin par sa constitution, par

AVANT LE TRAVAIL

Les chevaux passent en file indienne sous l'œil de leurs entraîneurs, qui, en compagnie de propriétaires, procèdent au premier examen attentif et minutieux.

LE CANTER

Les chevaux fournissent leur premier travail : se suivant à une quinzaine de mètres les uns des autres, ils prennent un canter tranquille.

LES ORDRES DE L'ENTRAINEUR

Au rond-point du Petit Couvert, à l'intersection de la vieille route avec la route des Lions, les chevaux, qui ont pris leur premier canter, viennent se ranger devant l'entraîneur; celui-ci, après un examen rapide, arrête la composition des lots qui vont fournir un travail plus sérieux, et transmet ses instructions aux premiers garçons, qui se trouvent à sa droite.

son tempérament ou par son caractère ; ils se sont aperçûs qu'il faut traiter chacun d'eux comme un sujet nouveau, dont ils doivent deviner les particularités.

Tous les animaux sont bien soumis à la même filière.

Lorsqu'ils arrivent à l'établissement, c'est le dressage. On les habitue à la selle, à la bride ; on leur apprend à marcher, à trotter, à tourner, à galoper ; puis on leur fait faire de courtes sorties quotidiennes, dans lesquelles ils se suivent en une file indienne conduite par un aîné paisible.

L'entraînement commence ensuite ; il se poursuivra jusqu'à la fin de leur carrière selon la même formule de canters plus ou moins rapides, alternant avec des promenades au pas. Mais cette formule devra s'adapter exactement au but qu'on se propose d'atteindre. Quand il s'agit tout d'abord de développer les muscles et de fortifier les articulations, les canters bénins s'intercalent entre de longues promenades. Lorsqu'on veut, après celle du mécanisme, entreprendre l'éducation du moteur, constitué par le système nerveux, le cœur et les poumons, le travail peut devenir plus sévère. Il atteint ensuite son maximum lorsqu'il s'adresse à un état d'équilibre général indispensable pour la dernière préparation.

C'est au cours de ces diverses étapes que s'exercent la surveillance vigilante et la sagacité de l'entraîneur. Il doit suivre attentivement l'état de chaque cheval, discerner la façon dont réagit chaque organisme sous l'influence de l'exercice auquel il est soumis et prendre ses dispositions pour obtenir, par des moyens différents, l'unique résultat qu'il poursuive : la mise en condition de chacun des animaux qui lui sont confiés.

Après de longues années d'expérience, le fameux entraîneur, William Day, résuma le fruit de ses observations en ces deux formules : « Si un cheval souffle après son galop, il faut augmenter son travail, quelle que soit son apparence. S il mange mal, il faut diminuer les galops. »

N'est-ce pas là la meilleure preuve qu'il ne peut être question d'une méthode fixe d'entraînement ?

Mais au moins existe-t-il un moyen de se rendre compte du moment où le cheval est parvenu au summum de sa condition ? William Day a répondu à cette question par l'incidente de sa première formule : « quelle que soit son apparence ». Il a d'ailleurs insisté sur ce point dans la plupart de ses écrits et s'est élevé avec force contre la prétention des propriétaires ou même des spectateurs, qui veulent juger par le simple examen de l'extérieur l'œuvre réalisée par l'entraîneur grâce à sa connaissance approfondie de la nature d'un animal.

L'anecdote suivante, rapportée par le principal intéressé, prouvera mieux que tous les raisonnements l'exactitude de cette affirmation. Elle se rapporte à la victoire de Scamp, à Sir John Astley, dans les Goodwood Stakes de 1874 ; bien qu'il fût dans un parfait état de préparation, le cheval, qui était entraîné par Charley Blanton, paraissait rond comme une pomme.

[illegible]in des Goodwood Stakes, raconte [illegible]ley, en selle sur mon hack, [illegible]ain de regarder les chevaux [illegible]ravail sur l'hippodrome, lors que je rencontrai le vieux Tom Jennings, le meilleur de nos entraîneurs pour les longues distances. « Sir John, me dit-il, je vous souhaite bonne chance ; mais l'ami Charley a été trop indulgent avec Scamp ; le cheval a encore besoin d'une demi-douzaine de galops pour le réveiller. » Pauvre vieux Tom ! Il avait dû donner trop de « galops pour le réveiller », à son concurrent du Goodwood Cup, qui ne put prendre part à la course, bien qu'il fût présent sur le terrain. »

Cette erreur commise par le fameux spécialiste qui prépara Gladiateur montre bien la circonspection que l'on doit observer lorsqu'on veut juger sur les apparences. L'entraîneur de l'animal lui-même doit savoir souvent faire abstraction de l'impression de ses yeux et s'en remettre plutôt aux autres observations plus sérieuses dont il dispose. Sinon il lui arrivera à lui aussi de se tromper.

Il possède d'ailleurs un moyen de vérification avec les essais qui lui permettent d'apprécier la valeur et la forme de ses pensionnaires.

Dans les pays où le betting est important et comporte un marché à longue échéance, les essais ont une grande importance, car c'est sur la foi de leurs résultats que les propriétaires appuient la chance de leurs représentants alors que ces derniers sont encore inédits.

En France, où, sous le régime actuel, le profit aléatoire des paris n'est pas de taille à rivaliser avec le montant des allocations, les essais n'ont pas le même rôle. Ils servent presque exclusivement à l'entraîneur pour l'aider à donner un travail sérieux à ses candidats et pour lui montrer les progrès qu'ils réalisent.

Aussi, ne sont-ils pas entourés de toutes les précautions que l'on observe en Angleterre. Là, les essais se rapprochent le plus possible d'une véritable course au point de vue du train, de la tactique ou même du nombre des chevaux qui y prennent part. La seule différence qu'on exige, se rapporte à la mentalité des jockeys ; tandis que, dans l'épreuve publique, ceux-ci doivent profiter des moindres incidents et s'efforcer de gagner par tous les moyens permis, au besoin en trompant l'adversaire, dans les essais, il est indispensable qu'ils montent avec la plus grande bonne foi et s'emploient à éliminer toute chance d'erreur.

Dans ces essais sérieux, les poids que portent les chevaux ne sont connus que du propriétaire et de l'entraîneur. Cependant, le capitaine Machell, qui, au cours de sa carrière, a réussi les paris les plus magnifiques, se plaisait à rapporter le fait suivant :

« Personne, disait-il, ne connaît le poids que j'assigne à mes chevaux. Je pèse mes hommes sans les selles, puis je charge ces dernières et je les sangle moi-même sur les animaux. Pourtant un jour, j'entendis l'un des garçons dire à ses camarades : « Le mien n'a aucune chance aujourd'hui ; on m'a donné la vieille selle. » Je n'ai jamais pu savoir par quel moyen mes hommes étaient arrivés à identifier la plus lourde selle. » Il est probable néanmoins que la leçon ne fut pas perdue.

BOÏARD

AVANT LE GALOP

Les lads reçoivent les instructions, avant d'aller prendre le départ du galop qui se terminera sous les yeux de l'entraîneur.

UNE LIGNÉE

PAR RENÉ

L'AFFIRMATION que les courses ont été fondées pour obtenir l'amélioration de la race chevaline assure, dans tous les milieux, à celui qui la formule un succès d'ironiste.

Il est évident que, parmi la nombreuse clientèle du turf, bien rares sont les personnes qui se soucient de cette amélioration. Mais, par un phénomène qui se retrouve dans toutes les institutions humaines douées d'une certaine vitalité, la somme des intérêts particuliers s'exerçant dans divers sens aboutit à la réalisation du but d'intérêt général.

C'est ainsi que les appétits du parieur, le snobisme du spectateur, les recherches de l'éleveur, les préoccupations du propriétaire, le travail de l'entraîneur ou l'habileté du jockey, tous ces efforts s'acharnent dans la poursuite égoïste d'un résultat immédiat ; mais, comme ils se concentrent sur la production, la découverte et l'affirmation du bon cheval, ils travaillent inconsciemment à l'amélioration de la race, à la constitution d'un stock d'animaux sélectionnés dont l'influence bienfaisante se fera sentir sur toute l'espèce chevaline à laquelle ils sont chargés d'infuser un sang précieux.

Cet objectif, qui tend à assurer l'excellence de la cavalerie du pays, suffit à justifier l'œuvre entreprise. Il ne représente cependant qu'une partie du programme qu'il est permis de proposer à l'institution générale des courses.

Tous les éleveurs tâchent de résoudre au point de vue pratique les grands problèmes de l'hérédité ; parmi eux, la plupart s'en tiennent à des caractères spéciaux et isolés : ceux qui s'occupent des pou les considèrent les facultés de pondeuses ; ceux qui se consacrent aux moutons recherchent selon l'espèce soit l'abondance de la laine, soit la qualité de la chair, etc., etc.

Seul l'éleveur du pur sang poursuit la transmission d'un ensemble de caractères, dont la série doit être complète pour arriver à produire le bon cheval de courses. Celui-ci ne peut exister sans un développement parallèle du physique et du moral : le physique, dans la construction du mécanisme et l'état de santé des organes intérieurs ; le moral, dans l'énergie nécessaire pour transmettre jusqu'aux dernières limites le mouvement à toute la masse.

C'est ainsi que l'élevage du pur sang est celui qui se rapproche le plus de l'élevage idéal, dont les eugénistes envisagent déjà l'application à la race humaine. C'est lui qui permettra le plus facilement, sinon la solution du problèmes de l'hérédité, du moins la vérification des hypothèses qui tendront à découvrir cette solution. Et l'on peut entrevoir le jour où, grâce à ses enseignements, on pourra revenir, sur un mode plus civilisé, aux préoccupations, qui existaient déjà chez l'énergique nation des Lacédémoniens, et s'efforcer de prévenir là où ces derniers se contentaient de guérir, s'il est permis d'employer cette expression pour qualifier leur procédé quelque peu barbare.

Quoi qu'il en soit, l'élevage du pur sang est actuellement très supérieur à l'élevage des humains. La meilleure preuve nous en est donnée par cette constatation que les hommes supérieurs laissent rarement derrière eux des descendants dignes de leur valeur ; tandis que, chez le pur sang, nous découvrons dans certaines lignées la transmission presque complète de la qualité d'un fameux ancêtre.

Le phénomène s'explique d'ailleurs très facilement, par ce fait que les étalons en vue fournissent en moyenne une vingtaine de produits par an, ce qui constitue un grand avantage vis-à vis de la parcimonie des hommes en la matière ; mais le jour où on serait parvenu à découvrir pourquoi, parmi leur nombreuse descendance, les grands étalons ne se continuent réellement que par quelques individus, rien ne serait plus simple en s'appuyant sur ces indications, que de chercher à obtenir la même continuité dans la race humaine.

En attendant ce jour peut-être encore un peu éloigné, nous allons justifier l'affirmation que nous venons de formuler à propos du pur sang et nous prendrons l'exemple le plus fameux fourni par la descendance mâle de Stockwell qui aboutit à Ajax et à Dagor.

Nous pourrions remonter plus haut que Stockwell, en montrant que sur les six étalons qui le rattachent au célèbre Eclipse, on trouve deux héros du Derby, Waxy et Whalebone, et un vainqueur du Saint-Léger, The Baron.

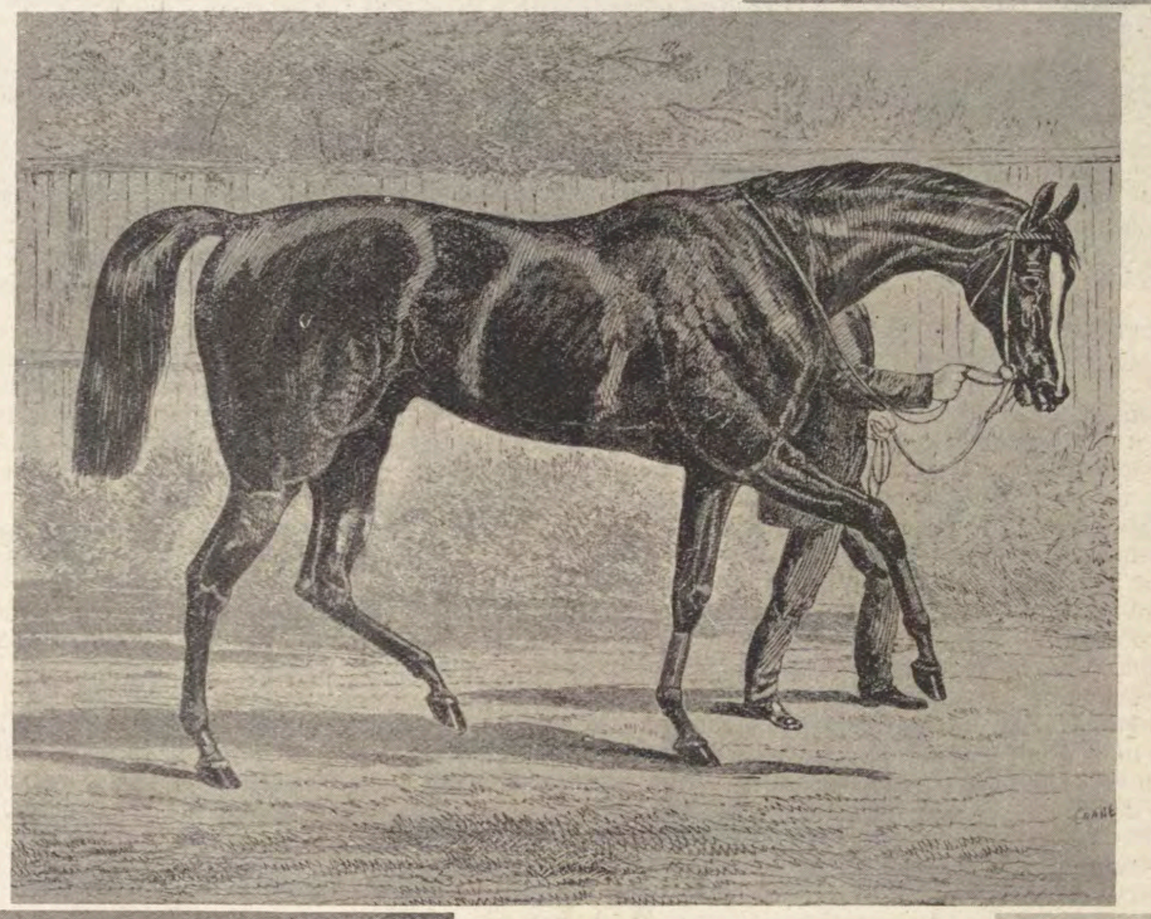
Nous nous en tiendrons cependant à Stockwell, car il marque une telle date dans l'histoire du pur sang anglais, qu'on l'a surnommé à juste titre « l'empereur des étalons ».

Il naquit en 1849 chez M. Theobald, qui le vendit yearling pour

BEND D'OR (1877
Ce fils de Doncaster s'i… comme son père le Derby d'…

4.500 fr. à Lord Exeter, avec… messe d'un supplément de 15… francs s'il gagnait le Derby. … avoir paru deux fois obscurém… deux ans, il remporta l'année… vante les Deux Mille Guinées… Newmarket Stakes ; pour le D… bien qu'il souffrît d'un abcès… la bouche, il n'échoua que par… de la tactique malheureuse d… jockey ; il prouva d'ailleurs l'in… titude de cette défaite, lo… entre autres victoires il s'adju… Saint-Léger de dix longueurs d… Harbinger et le héros du D… Daniel O'Rourke. A quatre… il perdit le Gold Cup d'Ascot … tête contre Teddington ; en… cinq ans, il triompha de Kint… par trente longueurs dans le … de Newmarket.

Il entra alors au haras d… propriétaire Lord Exeter, … commença à fonctionner en …



DONCASTER (1870)
Ce fils de Stockwell remporta le Derby d'Epsom.

STOCKWELL (né en 1849)
Stockwell triompha dans les Deux Mille Guinées et dans le Saint-Léger ; mais ces performances pâlissent à côté de la remarquable carrière qu'il a fourni au haras et qui lui a valu d'être surnommé " l'empereur des étalons ".

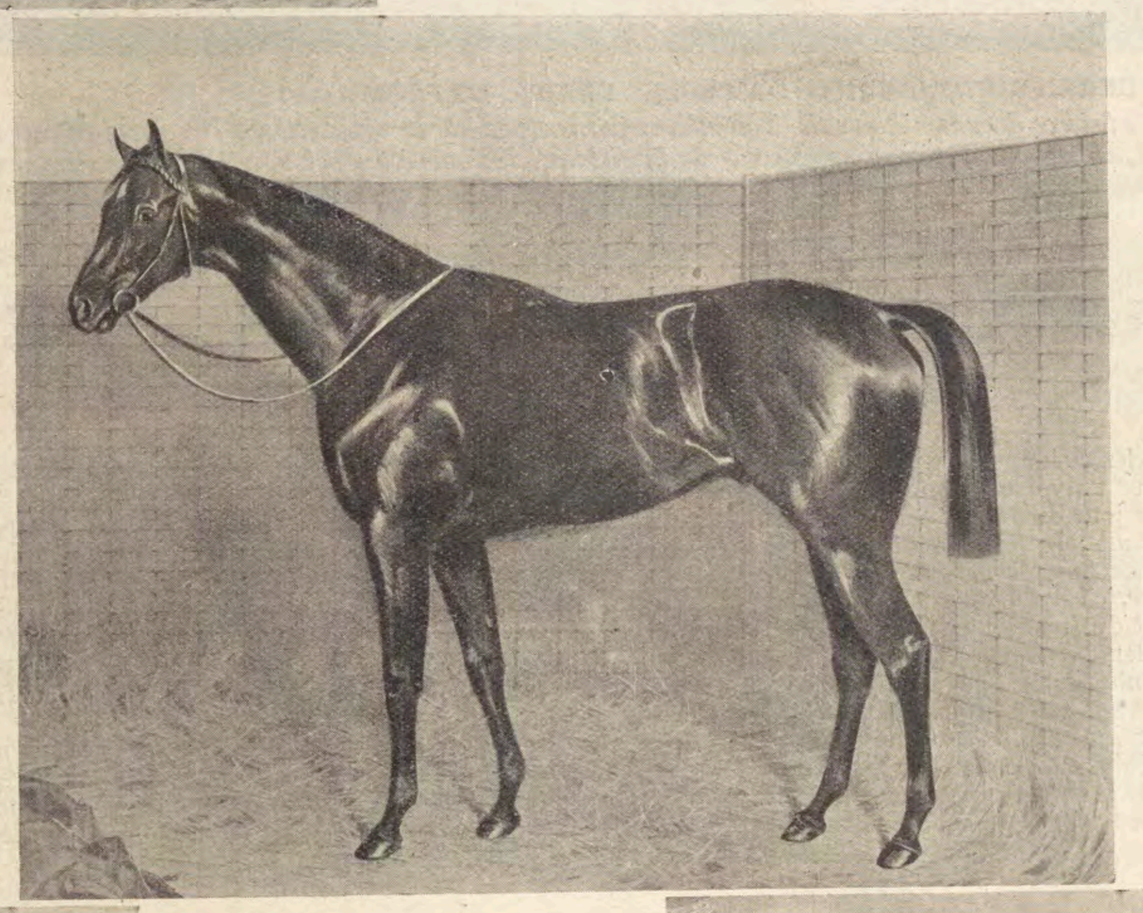
AJAX (1901)
Ce fils de Flyng Fox fut invincible en F… comme son grand-père Ormonde l'avait é… Angleterre.

FAMEUSE

RIONDET

ORMONDE (1883)
... de Bend Or ne fut jamais ... t remporta la triple couronne.

...ée suivante, il fut acheté par ...Londesborough, qui possédait ...'étalon West Australian.
... 12 juin 1860, la liquidation ...ête de l'effectif de Lord Lon...rough marqua une date fatale ...es destinées de l'élevage fran... Le duc de Morny, pourvu d'un ... de 210.000 fr, se rendit à la ... avec l'intention de ramener en ...e les deux fameux reproduc... Malheureusement il avait une ...ne préférence pour West ...alian, qu'on croyait devoir ...dre le plus gros prix, parce que ...e, Summerside, avait remporté ...aks l'année précédente, tandis ...son fils, The Wizard, après ... adjugé les Deux Mille Guinées, ...t de se placer second derrière ...manby dans le Derby.
...ur comble de déveine, le pre... qui affronta le feu des en...s fut Stockwell. Et, lorsque



Oaks, six dans le Saint-Léger, quatre dans les Deux Mille Guinées, trois dans les Mille Guinées.

Il a occupé sept fois le premier rang sur la liste des étalons gagnants ; et, fait plus extraordinaire, il détient encore à l'heure actuelle, en Angleterre, le record des sommes réunies en une année par les produits d'un étalon, record qu'il a établi en 1866 avec 1.534.775 francs et qui date par conséquent d'une époque où les riches allocations étaient moins communes qu'aujourd'hui. Le reproducteur qui a le plus approché ce chiffre est Saint Simon, dont, en 1896, les produits ont atteint un total de 1.493.275 francs.

Parmi les fils de Stockwell, celui qui se comporta le mieux sur le champ de courses est Lord Lyon, qui gagna 658.125 francs en dix-sept victoires ; mais celui qui le représenta le mieux au haras est sans contredit Doncaster, qui naquit en 1870, l'année même de la mort de son père.

Doncaster débuta dans les Deux Mille Guinées où il fut non placé ; pour sa seconde sortie, il remporta le Derby à la cote de 45 /1. Nous avons déjà rappelé qu'il échoua trois fois derrière notre champion Boïard : dans le Grand Prix de Paris, dans le Newmarket Derby et en 1874, dans le Gold Cup d'Ascot, qu'il s'adjugea d'ailleurs l'année suivante. Au milieu de sa cinquième année, il fut acheté 250.000 francs par M. Robert Peck, qui le revendit peu de temps après 350.000 francs au duc de Westminster. Celui-ci fit en cette occasion une excellente affaire, car Doncaster allait être le point de départ des succès de son élevage.

Dès sa première année de monte, il produisit Bend Or, qui naquit en 1877. Celui-ci remporta les cinq épreuves qn'il disputa à l'âge de deux ans ; à trois ans, il reparut dans le Derby qu'il enleva d une tête à Robert the Devil. Cet adversaire était un excellent cheval, qui battit Bend Or à trois reprises différentes jusqu'à la fin de la saison ; mais, l'année suivante, lors de leur cinquième rencontre, il échoua d'une encolure contre lui dans le Gold Cup d'Epsom.

Bend Or eut au haras une carrière bien supérieure encore à celle qu'il fournit sur l'hippodrome. Et, parmi sa production, Ormonde, né en 1883, se présente comme un sujet hors ligne, en qui ne connut jamais la défaite et s'adjugea les plus grandes épreuves classiques.

Le meilleur fils d'Ormonde, Orme, naquit en 1889. Il ne put se présenter ni dans les Deux Mille Guinées, ni dans le Derby par suite d'une maladie qu'on attribua à un empoisonnement. Il prouva qu'il eût été capable de s'adjuger ces deux épreuves, en affirmant à quatre ans sa supériorité sur sa compagne d'écurie, La Flèche, qui avait battu dans le Saint-Léger le vainqueur du Derby, Sir Hugo.

Orme fut vengé par son fils Flying Fox, qui, né en 1896, remporta les trois grandes courses : Deux Mille Guinées, Derby et Saint-Léger. Importé en France comme étalon par M. Edmond Blanc, Flying Fox a su, jusqu'à la date de sa mort, survenue en 1911, faire ce qu'il fallait pour continuer la tradition de sa célèbre lignée. Ses fils se sont répandus sur toute la surface de la terre.

Parmi ceux qui fonctionnent en France, Ajax, né en 1901, fut l'invincible héros du prix Lupin, du prix du Jockey Club et du Grand Prix. Malheureusement, il semble plutôt se spécialiser dans la production des bonnes pouliches. C'est peut-être bien Dagor, qui devra assurer la conservation de la lignée dans notre pays ; il semble tout à fait qualifié pour cette rude tâche, car il appartient, du côté de sa mère, à une souche valeureuse qui a déjà fourni beaucoup d'excellents étalons.

RENÉ RIONDET.

DAGOR (1910)
...utre fils de Flyng Fox semble désigné pour ...étuer la lignée, son demi-frère Ajax n'ayant produit que de bonnes pouliches.

ORME (1886)
Ce fils d'Ormonde ne put disputer le Derby.

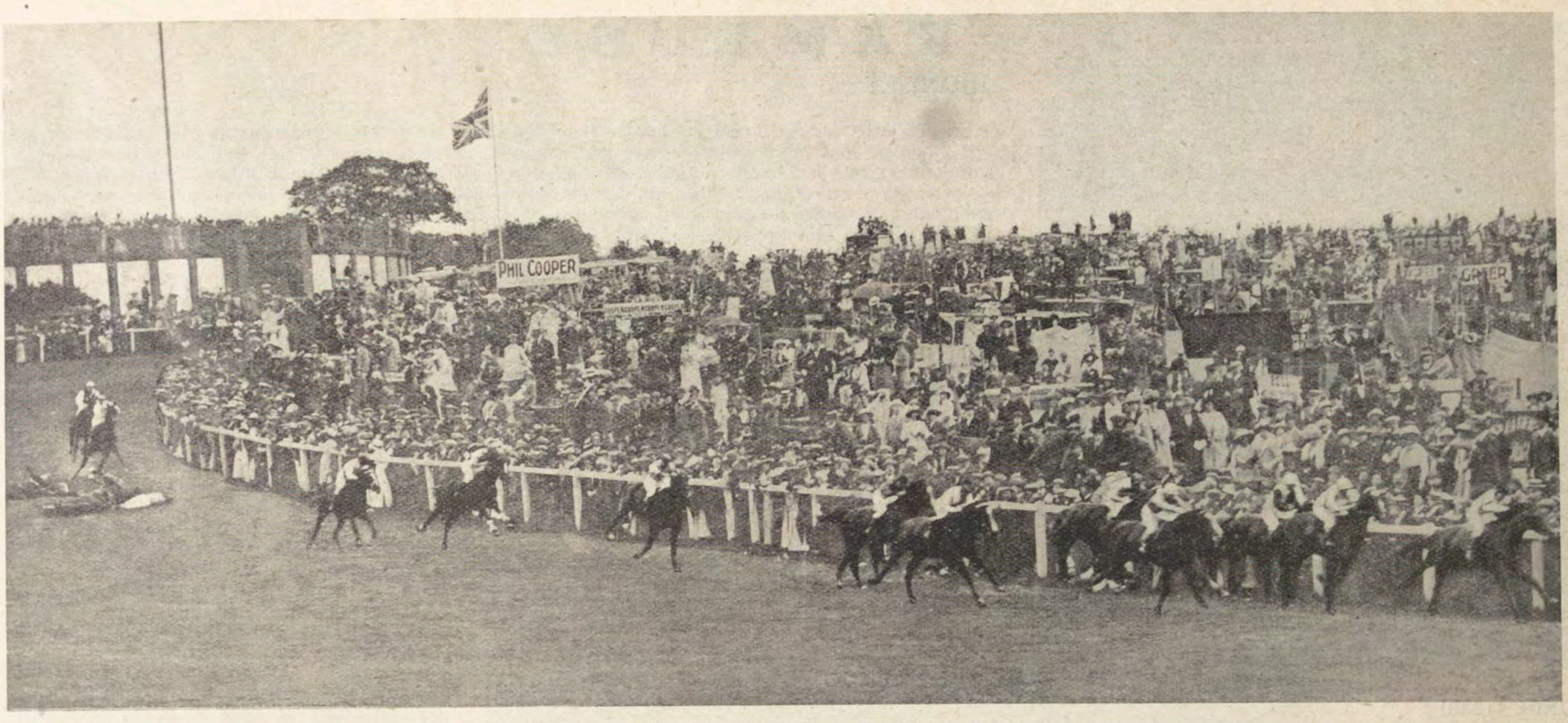
M. R.-C. Naylor eut poussé jusqu'à 118.125 francs, le duc de Morny s'inclina de peur qu'il ne lui restât plus assez d'argent pour s'assurer la propriété de West Australian. Il obtint cependant celle-ci pour 78.750 francs et se repentit immédiatement de n'avoir pas montré plus d'audace pour l'achat du premier. Ses regrets eussent été beaucoup plus violents s'il eût pu prévoir l'avenir qui était réservé à ces deux étalons.

Tandis que West Australian marqua très modestement son séjour en France, Stockwell fournit en Angleterre une carrière remarquable.

Au cours des seize années qu'il passa au haras, de 1855 jusqu'à la date de sa mort survenue le 5 mai 1870, à l'âge de vingt et un ans, Stockwell produisit 209 vainqueurs, qui ont remporté en plat, avec 1.147 victoires, un total de 9.060.000 francs.

Il a fourni dix-sept vainqueurs des grandes épreuves classiques : trois dans le Derby, une dans les

FLING FOX (1896)
Ce fils d'Orme reprit la tradition établie par la série de ces ascendants paternels ; comme son grand-père Ormonde, il s'adjugea la triple couronne qui comprend les Deux Mille Guinées, le Derby et le Saint-Léger.



LE DERNIER TOURNANT DANS LE DERBY D'EPSOM (1913)

C'est à juste titre, on peut s'en rendre compte d'après ce document, que le Tottenham Corner possède la réputation d'être un tournant très difficile. A l'extrême droite, Aboyeur mène grand train et Craganour, en seconde position, semble sûr de la victoire. En queue du peloton, Nimbus commence à essayer de réparer le dommage subi dans l'incident de la suffragette dont on voit les effets à gauche.

LES PLUS GRANDES ÉPREUVES DE PLAT

PAR GÉO HARRIS

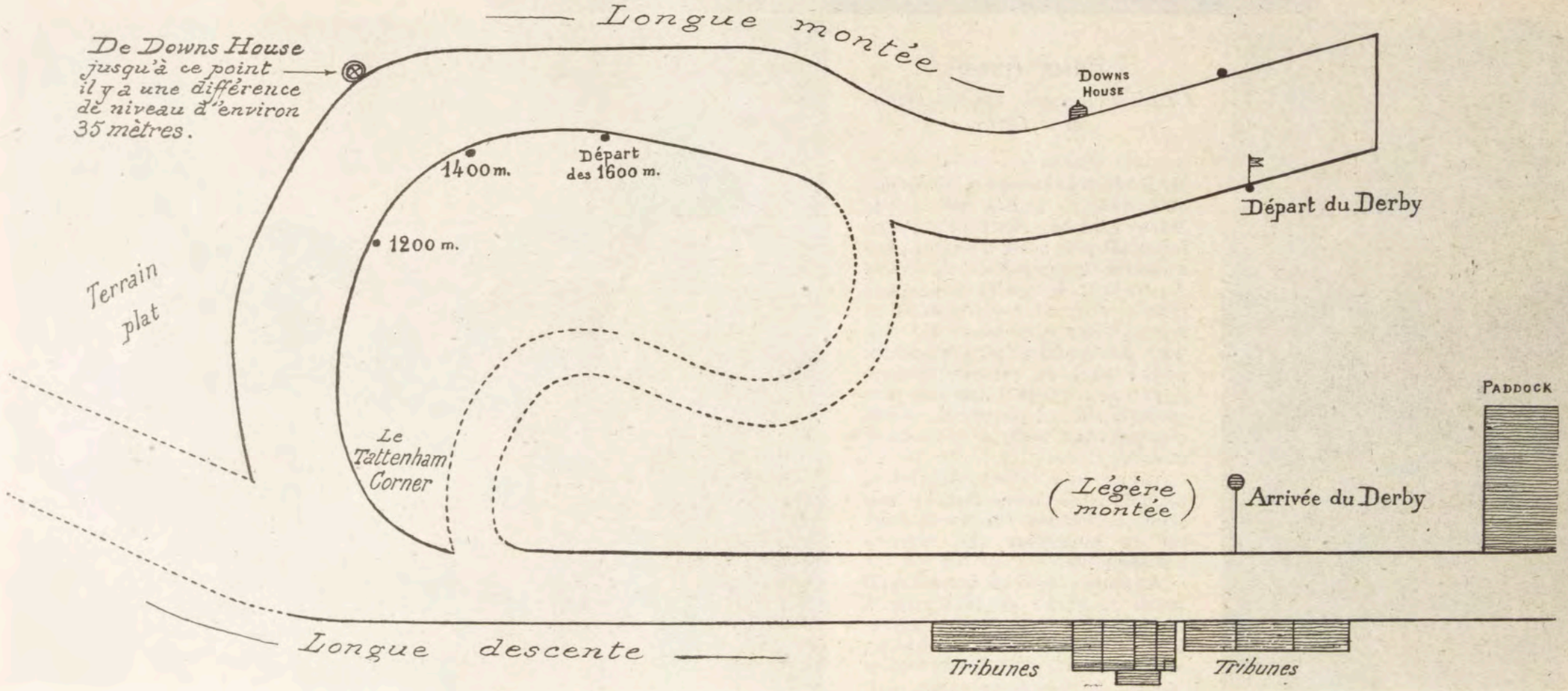
Le Derby d'Epsom est sans contredit, de tous les événements sportifs, celui qui a le plus grand retentissement et la plus universelle renommée.

Le fait s'explique d'ailleurs facilement : le jour du Derby est célébré à Londres presque au même titre qu'une fête nationale ; le résultat de la course est attendu avec une impatience fébrile par tous les Anglais, et, comme ceux-ci se sont répandus sur toute la surface de la terre, c'est de tous les points du globe que les esprits se concentrent sur le verdict du juge à l'arrivée.

D'autre part, l'Angleterre représente non seulement le berceau de la race pure, mais encore le milieu dans lequel cette race n'a pas cessé de se reproduire, tout en se maintenant au même niveau d'amélioration ; aussi tous les pays qui se préoccupent d'acclimater le pur sang chez eux, autant dire toutes les contrées des deux hémisphères, depuis les moindres coins des Amériques jusqu'aux confins de la Nouvelle-Zélande, fixent leur attention sur ce qui se passe dans le centre d'approvisionnement auquel ils ont recours avec constance. Pour ceux qui ne peuvent suivre en détail les événements de l'année, le résultat de cette course symbolise le turf et l'élevage anglais ; ils sont bien près d'avoir raison, puisque le vainqueur de l'épreuve personnifie théoriquement le meilleur cheval d'Angleterre, et par conséquent du monde entier.

L'estime universelle, en laquelle est tenu le héros du Derby, ressort d'ailleurs des faits les plus récents. Craganour, qui, l'an dernier, fut distancé de la première place, a été acheté 750.000 francs par un éleveur argentin ; Aboyeur, qui fut classé premier après le distancement, a été acquis pour la Russie, où il a rejoint Minoru, le cheval du roi Edouard VII, vainqueur à Epsom en 1909.

Une autre raison qui contribue, dans une certaine mesure, à assurer la réputation du Derby, c'est l'ancienneté de cette épreuve classique, dont la fondation remonte à l'année 1780. Elle ne serait cependant pas suffisante à elle seule ; les Oaks ont été créés en 1779 et le Saint-Léger date de 1776, ce qui



LE PARCOURS DU DERBY D'EPSOM

La piste, qui est à main gauche, a la forme d'un fer à cheval. Comme à Lonchamp, elle comporte une montée et une descente ; mais, alors qu'à Longchamp ces incidents de terrains sont finis dès l'entrée de la ligne droite, ici, au contraire, la descente rapide commence au Tottenham Corner pour se continuer pendant presque toute la ligne d'arrivée et se terminer aux approches du poteau par une légère montée.

LE DERNIER TOUR DU GRAND PRIX DE PARIS (1913)

En comparant avec le dernier tournant du Derby d'Epsom de 1913, on aperçoit la différence de tactique qui est imposée par la distance. Sur 2.400 mètres, les concurrents en vue n'hésitent pas à filer résolument en tête dès l'entrée de la ligne droite; au contraire, sur 3.000 mètres, le peloton est encore, compact, car, de peur que la distance ne se fasse trop sentir, les Brûleur et les Opott restent en expectative en troisième et quatrième positions.

ne les empêche pas d'avoir une moindre renommée que le Derby.

Pour apprécier l'importance de la grande épreuve qui nous occupe, il est donc indispensable d'envisager les considérations techniques.

Tout d'abord le Derby d'Epsom est disputé par des concurrents de trois ans vers la fin du printemps, c'est-à-dire à une époque de leur vie où les chevaux de courses sont estimés capables de fournir la meilleure expression de leur qualité.

Il se court sur une distance de 2.400 mètres, qui se trouve la plus propre à mettre en relief la valeur du véritable sujet de classe, n'étant ni assez courte pour favoriser les simples spécialistes de la vitesse, ni assez longue pour exiger des aptitudes particulières sur les longs parcours.

Enfin il est ouvert très largement aux chevaux de toute espèce et de tout pays. Jusqu'en 1906 ses conditions ne fixaient même aucune restriction : il suffisait à un cheval d'avoir trois ans d'âge pour être admis à courir. Mais, lorsqu'en 1895, le hongre Curzon faillit gagner et ne fut battu que de trois quarts de longueur par Sir Visto, certaines critiques se firent entendre, qui aboutirent en 1906 à l'exclusion des hongres. Il ne semble pas qu'il y ait là un heureux progrès ; à notre avis, le libéralisme, dont s'étaient inspiré les fondateurs du turf, avait plus de noblesse ; et la réaction actuelle, sans offrir un grand intérêt pratique, vu la rareté des hongres de grande classe, peut aboutir un jour à éliminer de la lutte qui doit désigner le meilleur performer, l'un des candidats les plus qualifiés pour ce titre.

Une autre particularité, qu'on ne doit pas passer sous silence, c'est que la décharge, dont bénéficient les pouliches, n'est pas d'un kilo et demi comme l'admet la règle générale ; elle est spécialement fixée à deux kilos un quart.

Telles sont les principales caractéristiques du Derby d'Epsom, la première course du monde.

Nous avons cependant dans notre programme deux épreuves classiques que nous pouvons lui opposer : le prix du Jockey Club à Chantilly et le Grand Prix à Longchamp.

Au premier coup d'œil, c'est l'épreuve de Chantilly qui semblerait présenter les affinités les plus grandes avec le Derby d'Epsom ; mais elle ne s'adresse qu'aux représentants français de la génération de trois ans.

Grâce à son caractère international, grâce aussi à la célébrité que, par sa riche allocation, elle a acquise dans le public un peu au détriment de notre Derby, elle mérite peut-être, plus que le prix du Jockey Club, d'être mise en parallèle avec le Derby d'Epsom.

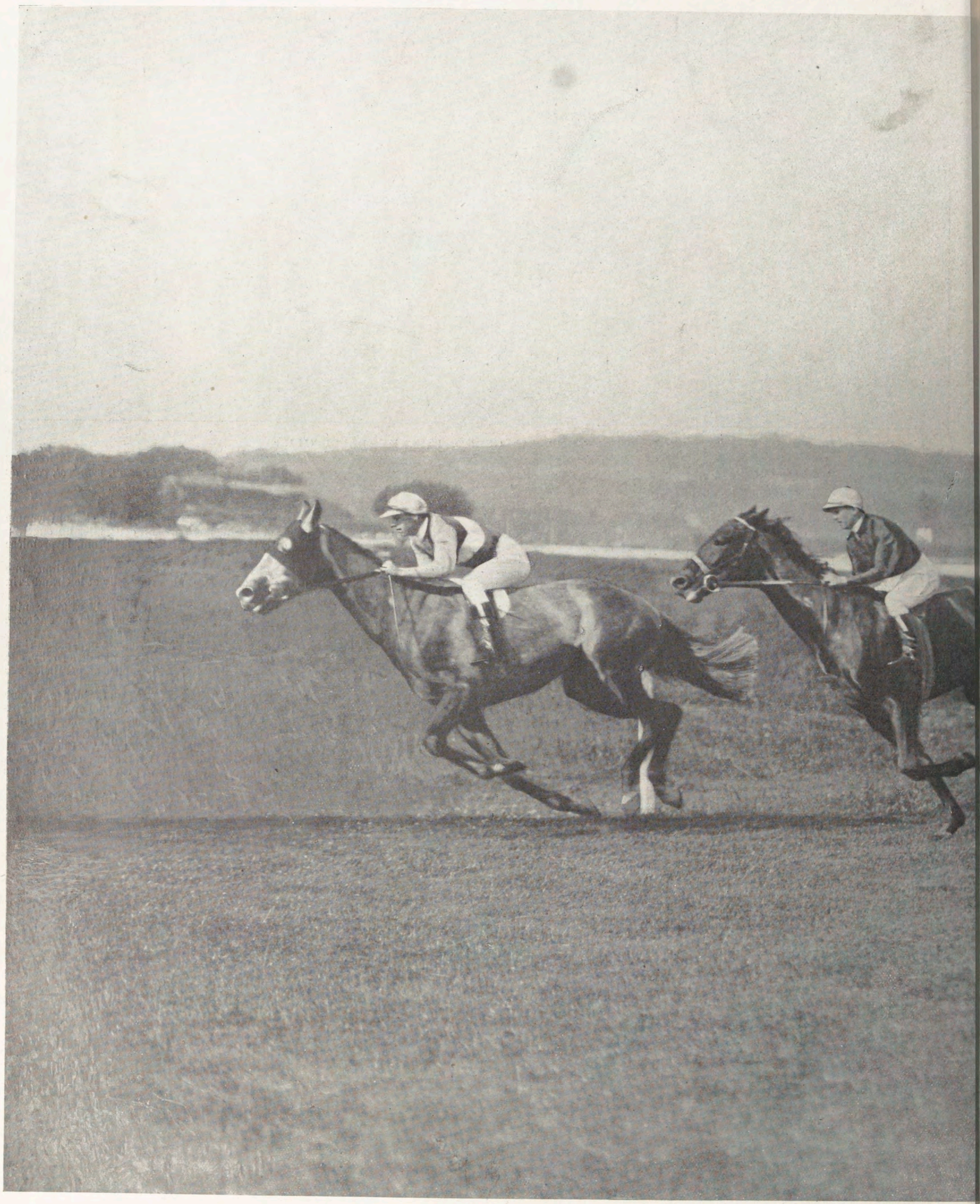
Elle en diffère cependant par un point important : au lieu de se disputer sur 2.400 mètres, elle comprend un parcours de 3.000 mètres, auquel on peut adresser le reproche de favoriser, dans une course toujours aussi sévèrement menée, les animaux doués d'une aptitude spéciale pour les longues distances.

Certains veulent voir le cheval de classe dans le vainqueur de Chantilly, et le cheval d'aptitude dans celui de Longchamp. Cette opinion ne sert qu'à mieux faire ressortir le mérite du champion qui parvient à triompher dans les deux épreuves.

Géo Harris.

L'ARRIVÉE DU DERBY D'EPSOM (1914)

Pour servir de pendant à la photographie du dernier tournant de la même épreuve en 1913, photographie qui a précisément saisi le moment où venait de se produire l'incident fatal à notre représentant, nous ne pouvions mieux faire que de publier le document montrant la victoire du produit français, Durbar, à Epsom, document unique, puisque le célèbre Gladiateur est survenu trop tôt pour être ainsi transmis à la postérité.



Roi Hérode. Ouadi Halfa.

LA PLUS BELLE COURSE DE

C'est la course que Roi Hérode fournit dans le prix du Président de la République, en 1907, à Maisons-Laffitte ; il était alors âgé de trois ans. Monté par Milton Her s'élança en tête dès le départ ; il mena ainsi toute la course, repoussant l'assaut vigoureux que vint lui livrer son contemporain, Ouadi Halfa, un peu après l'entrée d ligne droite. Mais, au moment où il avait pris l'avantage, son compagnon d'écurie, Quérido, âgé de quatre ans, survint à son tour et le battit d'une encolure dans les der

Beppo. Querido. Bravo. Punta Gorda. Eider. Moulins la Marche.

ÉRODE, LE PÈRE DE THE TETRARCH

ulées. Une pareille défaite équivalait à une victoire. Une remarque curieuse, c'est que tous les chevaux qui figurent ici sont actuellement au haras: En Angleterre, Roi Érode est étalon, chez M. Kennedy; Ouadi Halfa, au Cobham Stud; Beppo, chez M. J. de Rothschild. En France, Quérido, chez M. M. Caillault; Bravo, aux Haras ationaux; Moulins la Marche, chez M. Mauge. En Allemagne, Eider chez M. von Bennigsen. Quant à Punta Gorda, elle est poulinière chez M. W.-K. Vanderbilt.

LES TROIS PREMIERS DU GRAND PRIX DE 1903

Dans la grande épreuve de 1903, lorsqu'on vit, à l'entrée de la ligne droite, les trois représentants de la casaque orange à toque bleue se détacher devant leurs concurrents battus, les applaudissements et les acclamations retentirent le long de la piste, à l'adresse de l'écurie Edmond Blanc. Les trois chevaux sont réunis dans leur ordre d'arrivée; de gauche à droite : Quo Vadis, Caïus et Vinicius.

LES GRANDS PRIX DE WILLIAM PRATT

PAR FRANÇOIS TOCHÉ

La valeur des grands jockeys ne se mesure pas au nombre de victoires qu'ils remportent dans les épreuves classiques ; elle s'affirme par l'ensemble de leur carrière et ressort parfois plus manifestement d'un succès dans une petite course de 3.000 francs que d'un triomphe retentissant dans un prix de 100.000 francs.

Le célèbre jockey anglais, George Fordham, qui monta depuis 1851 jusqu'en 1883, ne gagna qu'une fois le Derby d'Epsom, avec Sir Visto en 1879, et ne pilota aucun vainqueur du Saint-Léger. De nos jours, Georges Stern, qui, depuis ses débuts en 1898, a pris, en moins de deux ans, une place au moins équivalente à celle de Fordham, n'a monté que deux héros du Grand Prix de Paris, Ajax en 1904 et Brûleur en 1912.

La série de performances qu'a fournies William Pratt, dans la grande course de Longchamp, n'en est donc que plus remarquable. D'autres jockeys y ont triomphé plus souvent que lui : Tom Lane avec six victoires et Tom Cannon avec cinq. Mais aucun ne peut invoquer la même régularité, car sur les huit chevaux qu'il a pilotés dans le Grand Prix en huit années consécutives, de 1896 à 1903, seuls les deux premiers n'ont pas été placés, tandis que les six autres comprennent quatre vainqueurs, un second à une courte tête et un troisième.

William Pratt, qui est né en 1877, a commencé à monter en public à l'âge de quatorze ans. Il était alors fixé en Angleterre où il faisait son apprentissage chez l'entraîneur James Ryan.

La première épreuve importante qu'il remporta fut le Cesarewitch de 1893 : en selle sur Cypria, une pouliche de trois ans, qui appartenait à Tom Jennings senior et était délaissée, malgré son poids de 40 kilos, à la cote de 66 /1, il parvint à faire dead heat avec la seconde favorite 6 /1, Red Eyes, âgée de quatre ans et portant 49 kilos. Cette Cypria vient ensuite en France au haras de M. Jean Prat, où elle mit au monde Chochotte, Crillon et Cabane.

Parmi les autres montes victorieuses de William Pratt, les plus intéressantes furent, dans les Northamptonshire Stakes en 1894, Rodomont à M. Léopold de Rothschild, dans le Royal Two Year Old Plate à Kempton en 1894, Choice, la future mère de Caïus, à M. A. W. Cox ; dans les Duke of York Stakes à Kempton en 1894, Saint Florian, le futur père d'Ard Patrick, à M. Douglas Baird ; dans le Liverpool Summer Cup, en 1895, Bushey Park à M. J.-H. Houldsworth.

LE JOCKEY W. PRATT

Après avoir fourni les débuts de sa carrière en Angleterre, William Pratt vint se fixer en France où il se distingua, notamment, par ses performances dans le Grand Prix.

Au milieu de l'année 1895, William Pratt vint en France, engagé par les barons Alphonse et Gustave de Rothschild, pour lesquels il monta pendant six ans ; puis il devint jockey de M. E. de Saint-Alary durant deux ans, jusqu'au moment où, à la fin de 1903, son poids l'obligea à changer de carrière et à prendre la profession d'entraîneur qu'il exerce encore aujourd'hui.

Sans entrer dans le détail de ces années, nous nous bornerons à envisager la série des performances fournies dans le Grand Prix de Paris.

William Pratt se mit en selle pour la première fois dans cette épreuve en 1896 ; il montait le favori Champignol, avec qui il avait fini second dans le prix du Jockey Club, derrière Champaubert. Mais Champignol avait jeté tout son feu au début de la saison, et il échoua complètement, tandis que Champaubert se laissait battre d'une demi-longueur par Arreau.

Dans le Grand Prix de 1897, notre héros pilota obscurément un outsider à 100 /1, Ortie Blanche, campagne d'écurie de la favorite Roxelane, qui se classa seconde à une demi-longueur de Doge.

En 1898, William Pratt fut le jockey de Le Roi Soleil dans ses cinq sorties. Il le mena à la victoire dans le prix Hocquart et dans le prix Greffulhe. Il se croyait si sûr du succès dans le prix Lupin, que, suivant d'ailleurs en cela les ordres reçus, il n'hésita pas à prendre la tête dès le bas de la descente ; mais, devant le pavillon, il eut à subir l'assaut de Gardefeu, perdit au cours de la lutte sa cravache qui s'accrocha au parapluie d'un spectateur et échoua finalement d'une courte encolure.

En rentrant aux balances, le jockey de Gardefeu, Ed. Watkins, lui fit cette confidence : « J'ai été bien heureux

LE ROI SOLEIL (1895)

Le Roi Soleil, le père de Sans Souci II et de Prédicateur, a été la première monte victorieuse de W. Pratt dans le Grand Prix, en 1898.

quand je t'ai vu filer en tête avant la ligne droite ; rien ne pouvait être plus favorable aux aptitudes de mon cheval. » Pratt ne répliqua pas ; mais il se promit de profiter de la leçon. Et, un mois après, dans le Grand Prix, il s'appliqua à surveiller Gardefeu, qui, entre temps, avait remporté le prix du Jockey Club ; lorsqu'un peu avant le pavillon, Ed. Watkins se décida à venir attaquer le leader, il le suivit dans son effort et le dépassa aux approches du poteau pour le battre d'une longueur. Il réédita d'ailleurs cette même tactique, avec autant de succès, dans le prix Royal Oak.

En 1899, dans la grande course de Longchamp, Pratt fut troisième avec Alhambra III, derrière Perth et Velasquez.

En 1900, il triompha avec Semendria en filant résolument en tête dès l'entrée de la ligne droite.

SEMENDRIA (1897)

Montée par W. Pratt, la pouliche grise, fille de Le Sancy, a remporté d'une demi-longueur, le Grand Prix de 1900.

En 1901, W. Pratt fut second avec Tibère, à une courte tête de l'autre représentant de M. Caillault, Chéri.

En 1902, il remporta sa troisième victoire avec Kizil Kourgan : cette pouliche, qui, selon l'expression anglaise imagée, aurait fait une course même opposée à un âne, ne gagnait jamais qu'à la lutte.

Enfin, pour sa dernière victoire en 1903, W. Pratt prit part à cette fameuse arrivée qui mit aux prises les trois représentants de M. Edmond Blanc, Quo Vadis, Caïus, à trois quarts de longueur et Vinicius à deux longueurs.

Telle fut la carrière remarquable du jockey William Pratt dans le Grand Prix de Paris.

FRANÇOIS TOCHÉ

KIZIL KOURGAN (1899)

C'est après une lutte sévère que la fille d'Omnium II a fourni à W. Pratt sa troisième victoire dans le Grand Prix, en 1902.

W. PRATT ENTRAINEUR

L'excellent jockey, qui est maintenant entraîneur à La Morlaye, a été photographié l'autre jour, au moment où il partait pour l'exercice.

QUO VADIS (1900)

Pour sa quatrième victoire dans le Grand Prix, en 1903, W. Pratt est venu battre avec Quo Vadis les deux compagnons de celui-ci.

LES OBSTACLES DE LIVERPOOL

UNE HAIE EN ANGLETERRE

Tous les obstacles ne sont pas aussi sévères que ceux de Liverpool, comme le prouve ce saut de la dernière haie à Hurst Park.

Lorsque, l'an dernier, les douze concurrents du Grand Steeple Chase de Paris ont tous terminé les 6.500 mètres du parcours hérissé de vingt-quatre obstacles, sans qu'aucune chute se fût produite, la foule manitesta son ardente admiration.

L'enthousiasme n'avait pas été moindre, quelques semaines auparavant, à propos du prix du Président de la République : dans ce handicap, qui, comme toute épreuve du même genre, s'adresse plutôt aux mauvais qu'aux bons chevaux, les vingt-quatre partants franchissent les seize obstacles répartis sur 4.500 mètres sans aucun incident.

A ceux qui auraient pu être tentés d'expliquer ces remarquables exhibitions par le développement du talent des jockeys, les événements se chargèrent d'apporter la réponse en montrant le même phénomène dans les steeple-chases militaires, où les déchets à l'arrivée, autrefois très élevés, tendent à disparaître complètement.

Quant à vouloir conclure que le dressage des chevaux d'obstacles a progressé au point d'atteindre la perfection, le fait serait trop beau pour être bien exact. Et, en ce cas, nous serions fameusement en avance sur nos voisins d'Angleterre.

En effet, si, tournant notre attention sur ce qui se passe de leur côté, nous considérons leur principale épreuve, le Grand National Steeple Chase de Liverpool, nous constatons que, cette année, les sportsmen anglais ont marqué leur surprise admirative de voir, sur 20 partants, 8 concurrents terminer le parcours. En 1913, sur 22 chevaux, 2 seulement sont restés debout et la troisième place est échue à un concurrent remonté. En 1912, sur 24 partants, 6 ont passé le poteau sans incident. Enfin en 1911, sur 26 partants, le vainqueur a triomphé sans combat ; car il précédait à l'arrivée trois chevaux qui avaient été remontés.

Pour permettre une appréciation plus exacte, nous allons comparer à ce point de vue le Grand National de Liverpool et le Grand Steeple Chase de Paris, en prenant les résultats des dix dernières années de 1904 à 1913.

Pendant ce laps de temps, sur les 252 chevaux qui ont disputé l'épreuve de Liverpool, 69 ont passé le poteau sans avoir été arrêtés par un incident : ce qui représente un déchet de 73 0 /0.

D'un autre côté, sur les 118 concurrents qui ont pris part à la course d'Auteuil, 75 ont franchi la ligne d'arrivée après un parcours normal : ce qui donne un déchet de 36 0 /0.

Ce dernier chiffre serait encore beaucoup moins élevé si nous n'avions pas scrupuleusement voulu nous en tenir aux renseignements officiels. En effet, certains chevaux sont indiqués comme ayant été arrêtés, parce que, battus de trop loin, ils sont rentrés directement au pesage, après avoir sauté la dernière haie : on pourrait, semble-t-il, admettre qu'ils ont néanmoins accompli correctement leur tâche.

Quoi qu'il en soit, la différence entre le déchet de Liverpool et celui d'Auteuil est suffisamment sensible. Pour l'expliquer nous allons envisager la physionomie des deux parcours.

Le Grand National se dispute sur deux tours d'une piste de 3.600 mètres qui comprend seize obstacles. Tous ces obstacles ont, pour partie principale, un « fence », sorte de buisson épineux, serré et si bien renforcé de pins et de genêts, qu'il forme un bloc parfaitement résistant.

Voici d'ailleurs leur description et leurs dimensions :

N° 1. — Fence haut de 1 m. 44 et large de 0 m. 61.

N° 2. — Fence haut de 1 m. 44 et large de 0 m. 76.

N° 3. — Barre à 0 m. 61 de hauteur, fossé large de 1 m. 83, fence haut de 1 m. 49 et large de 0 m. 61.

N° 4. — Fence haut de 1 m. 49 et large de 0 m. 61.

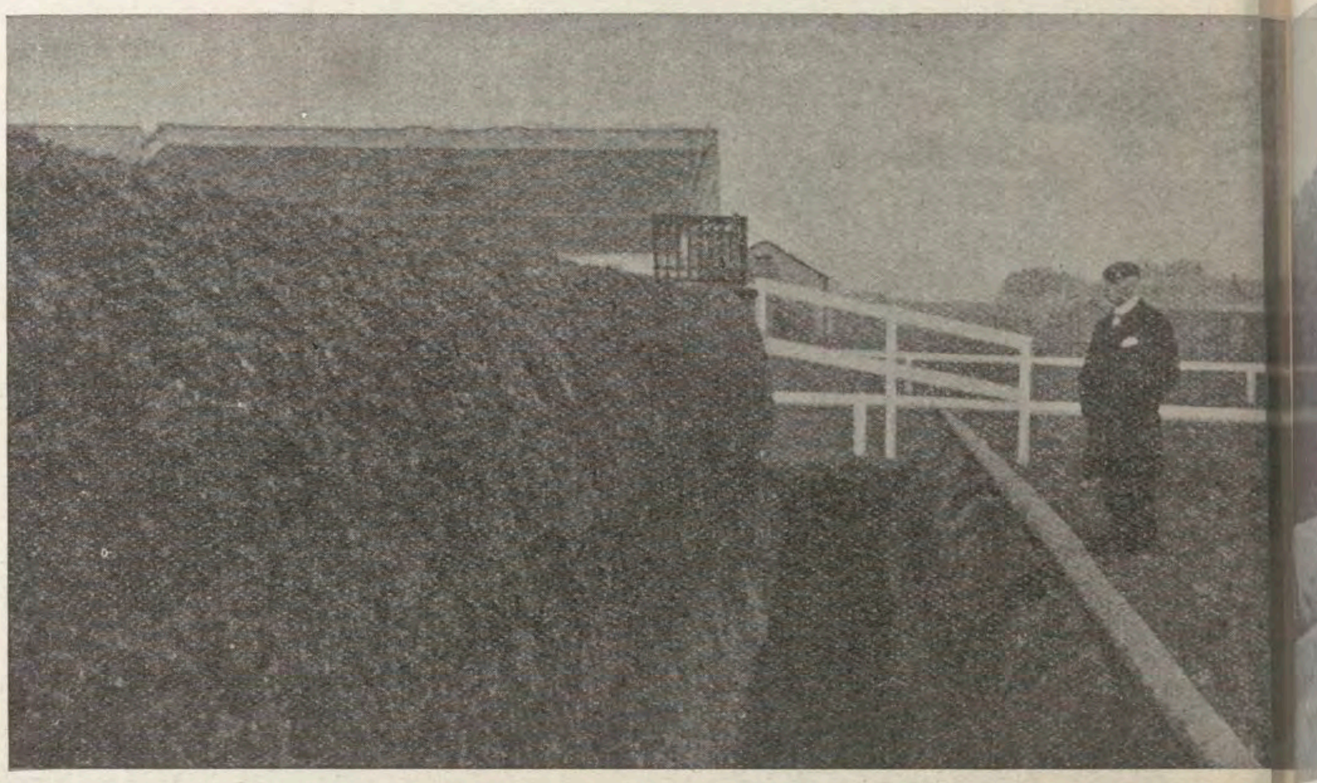
N° 5. — Fence haut de 1 m. 47 et large de 0 m. 68.

N° 6. — « Becher's Brook ». Fence haut de 1 m. 49 et large de 0 m. 91, fossé large de 1 m. 98.

N° 7. — Fence haut de 1 m. 49 et large de 0 m. 76.

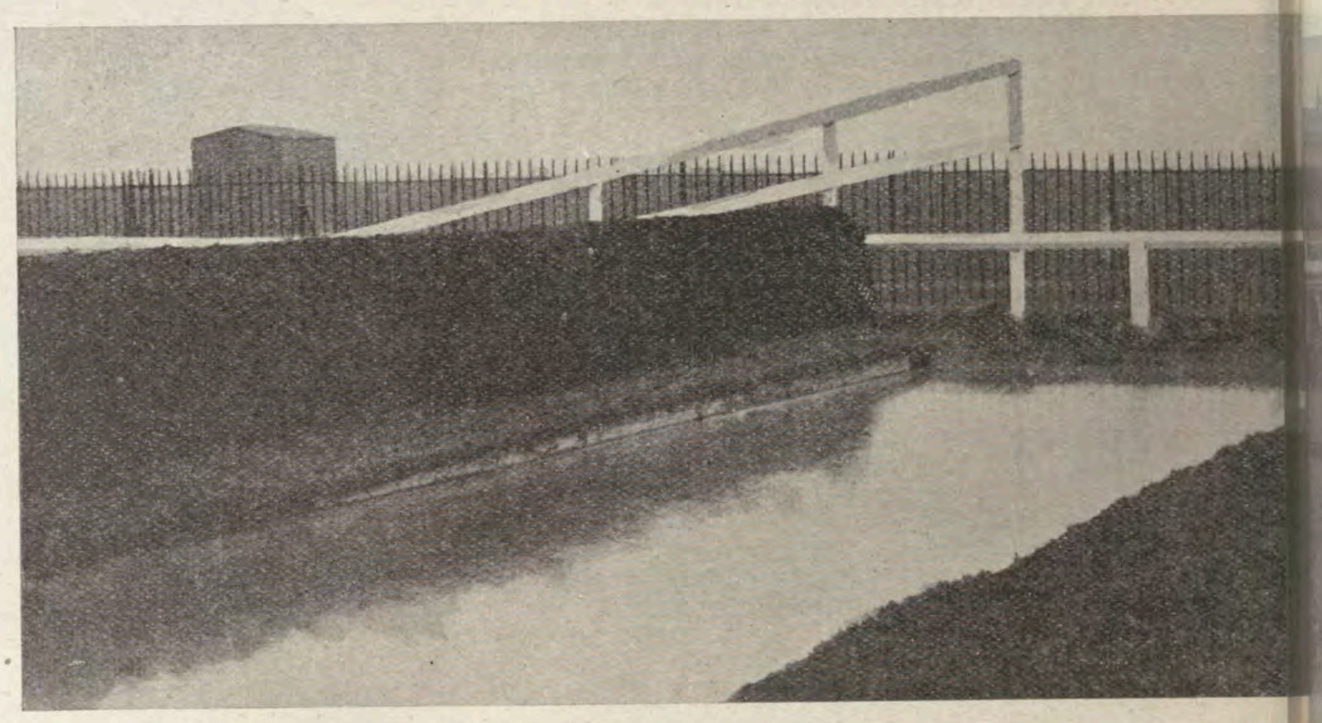
N° 8. — « Canal Turn ». Barre à 0 m. 61 de hauteur, fossé large de 1 m. 75, fence haut de 1 m. 52 et large de 0 m. 76.

N° 9. — « Valentine's Brook ». Fence haut de 1 m. 47 et large de 1 m. 06, fossé large de 1 m. 98 et contre-bas de 0 m. 61.



L'OPEN DITCH A LIVERPOOL

Cet obstacle se trouve juste avant la rivière ; la photographie est prise du côté où les chevaux prennent leur élan et montre très nettement la barre fixe, le fossé large de 1 m. 83 et le fence haut de 1 m. 52 et large de 1 m. 06.



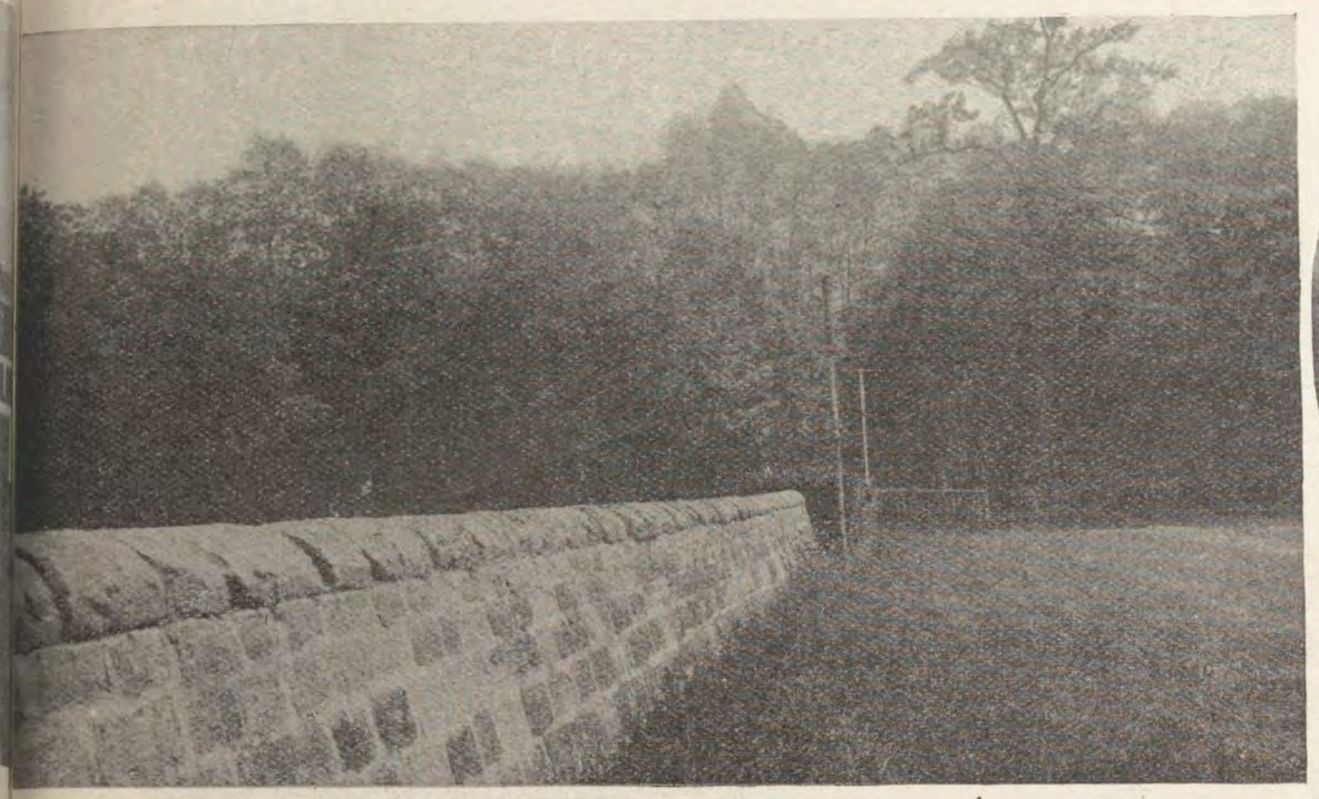
LA RIVIÈRE A LIVERPOOL

Comme l'Open Ditch, la rivière ne se saute qu'une seule fois à la fin du premier tour ; elle marque à peu près exactement la moitié du parcours total. On peut se rendre compte de ses dimensions respectables.

LE BECHER'S BROOK A LIVERPOOL

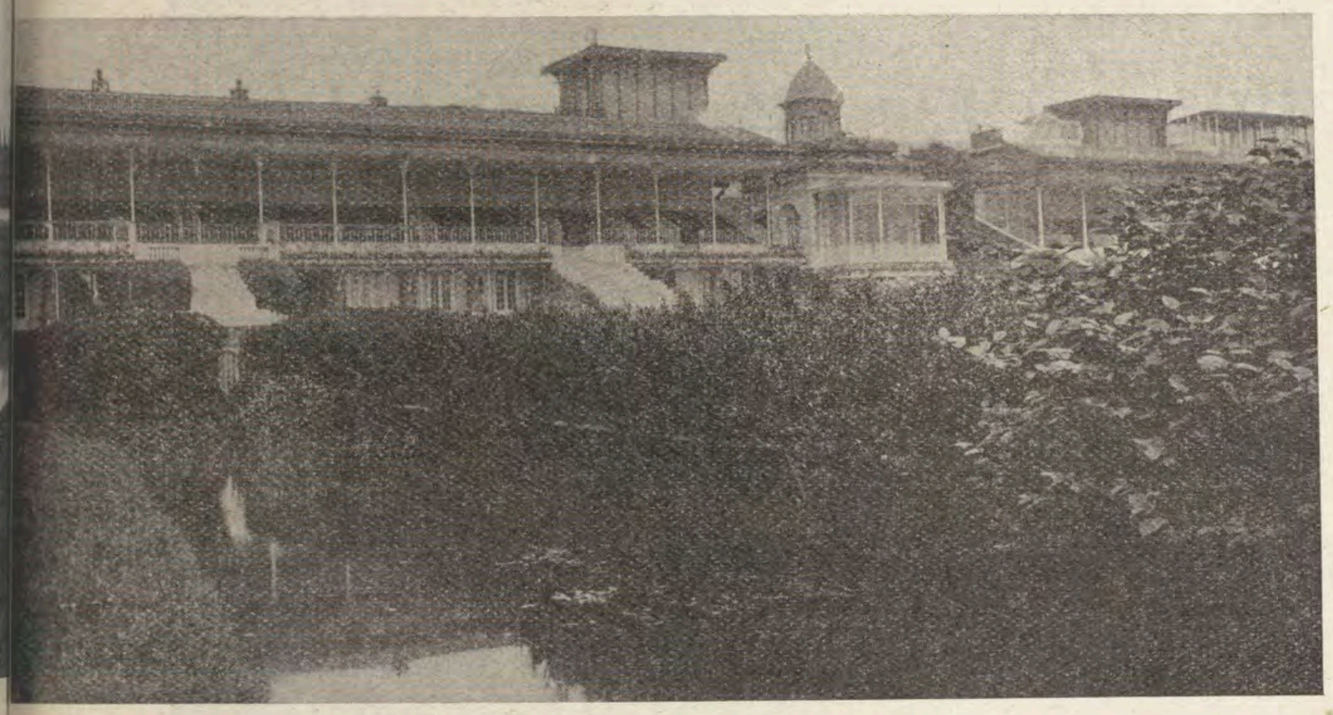
Le Becher's Brook a été ainsi nommé parce que, lors du premier Grand National couru en 1839, il occasionna la chute du cheval Conrad, monté par le Capitaine Becher ; celui-ci est mort, le brook est à sec, mais l'obstacle existe toujours.

POOL ET CEUX D'AUTEUIL



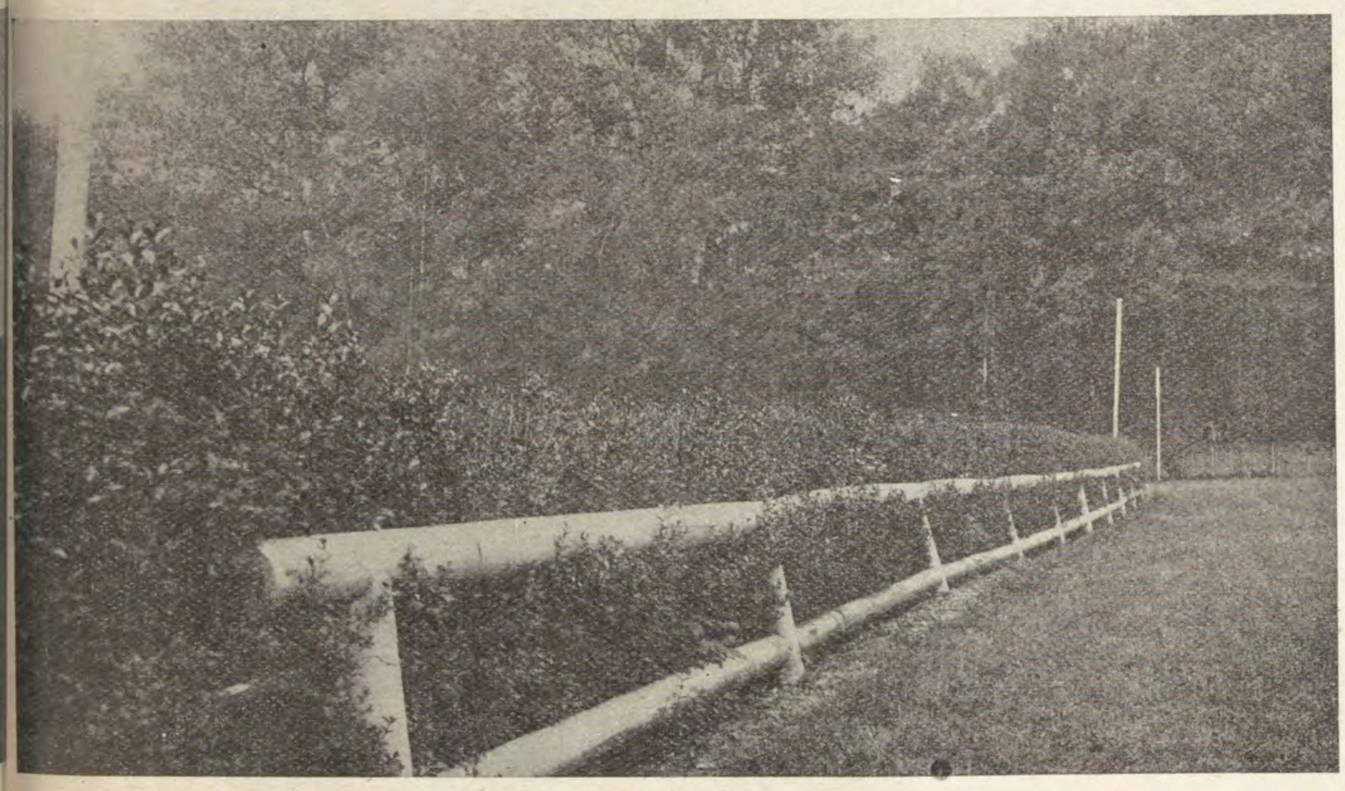
LE MUR EN PIERRES A AUTEUIL

Cet obstacle est le plus difficile du parcours ; bien qu'il n'ait qu'une hauteur de 1 m. 10, il occasionne de nombreuses chutes parce que les chevaux ne peuvent le traiter comme les obstacles qu'ils traversent ; aussi est-il employé peu fréquemment.



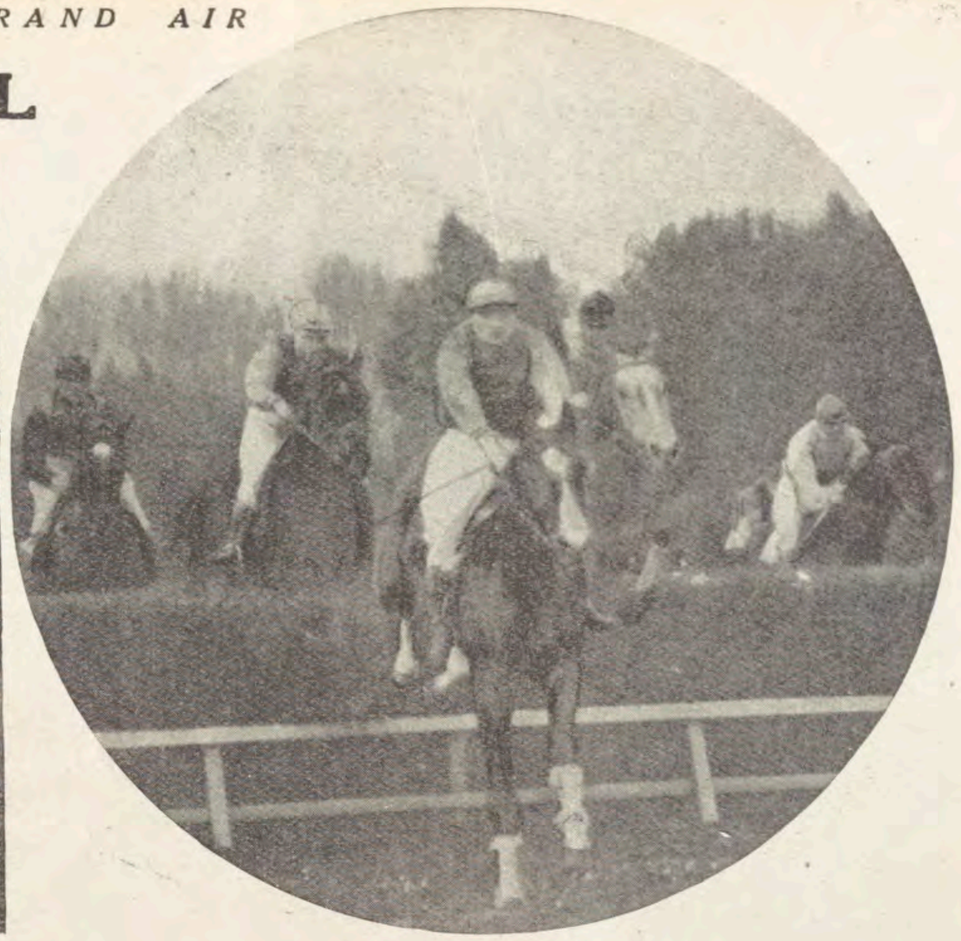
LA RIVIÈRE DES TRIBUNES A AUTEUIL

La haie qui la précède lui donne un aspect imposant ; on doit reconnaître cependant que sa position inclinée diminue sa sévérité et que les branchages fragiles dont elle est composée peuvent être impunément accrochés.



LA DOUBLE BARRIÈRE A AUTEUIL

Les barrières, qui la composent, ne sont pas extrêmement difficiles à franchir, n'étant situées qu'à 0 m. 80 de hauteur ; elles se trouvent cependant à 1 m. 20 l'une de l'autre et constituent ainsi presque exclusivement un obstacle en largeur.



UNE HAIE EN FRANCE

Le parcours de notre épreuve la plus sévère est composé pour moitié d'obstacles de ce genre, complètement inconnus à Liverpool.

N° 10. — Fence de 1 m. 49 et large de 0 m. 83.
N° 11. — Barre à 0 m. 61 de hauteur, fossé large de 1 m. 83, fence haut de 1 m. 47 et large de 0 m. 91.
N° 12. — Fence haut de 1 m. 47 et large de 0 m. 91, fossé large de 2 m. 13.
N° 13. — Fence haut de 1 m. 44 et large de 0 m. 68.
N° 14. — Fence haut de 1 m. 44 et large de 0 m. 68.
N° 15. — « Open Ditch ». Barre à 0 m. 61 de hauteur, fossé large de 1 m. 83, fence haut de 1 m. 57 et large de 1 m. 06.
N° 16. — « Water Jump ». Rivière large de 4 m. 88 et précédée d'un fence haut de 0 m. 91.

Parmi ces obstacles, les quatorze premiers sont franchis deux fois, une fois à chaque tour ; les deux derniers ne sont compris que dans le premier tour ; ils se trouvent en effet placés juste devant les tribunes, et, lorsque les chevaux reviennent là pour la seconde fois, ils abandonnent la piste d'obstacles pour celle des courses plates sur laquelle s'effectue l'arrivée.

Avec le huit et la boucle, le parcours d'Auteuil est plus compliqué ; sans avoir à faire plus d'un tour extérieur complet, les concurrents passent quatre fois devant les tribunes. Ils ont à franchir sur 6.500 mètres vingt-quatre obstacles, qui se décomposent ainsi :

Douze fois les haies, hautes de 1 m. 10 et larges de 0 m. 70.

Deux fois le bull-finch, sorte de talus en terre haut de 0 m. 80 et surmonté d'une haie pénétrable haute de 0 m. 60.

Deux fois la double-barrière, soit deux barres situées à 0 m. 80 de hauteur et à 1 m. 20 l'une de l'autre, l'espace libre étant occupée par une haie haute de 1 m. 10.

Deux fois le talus en terre, haut de 1 m. 10.

Deux fois la rivière des tribunes, large de 4 m. 30 et précédée d'une haie peu épaisse, dont la hauteur est diminuée par le fait de son inclinaison.

Une fois la butte en terre, sorte de montée en pente douce suivie d'une courte descente rapide.

Une fois le brook, barrière fixe haute de 0 m. 90 et fortement inclinée au-dessus d'un ruisseau, large de 2 m. 40.

Une fois le mur en pierres, haut de 1 m. 10 et possédant, depuis peu, sur sa face antérieure, une base très élargie, qui empêche les chevaux de prendre leur élan de trop près.

Une fois la rivière du huit, large de 4 m. 20 et précédée d'une claie insignifiante.

La simple lecture de ces deux descriptions suffit à faire ressortir la différence inouïe, qui existe entre les trente obstacles du Grand National et les vingt-quatre du Grand Steeple. Et on comprend maintenant pourquoi il ne faut pas trop s'émerveiller lorsqu'on voit, comme l'an dernier à Auteuil, tous les concurrents accomplir correctement le parcours.

Ainsi ces deux épreuves, entre lesquelles on serait tenté d'établir un rapprochement parce qu'elles se présentent, de chaque côté du détroit, comme le Derby du Steeple Chasing, offrent au contraire un contraste saisissant. Pour celle de Liverpool, les concurrents doivent être dressés à franchir les obstacles les plus sérieux sans accrocher la moindre branche, il leur faut apprendre à regarder ce qu'ils font, à apprécier les distances et à mesurer la vigueur de leur élan. Bref on forme des sauteurs.

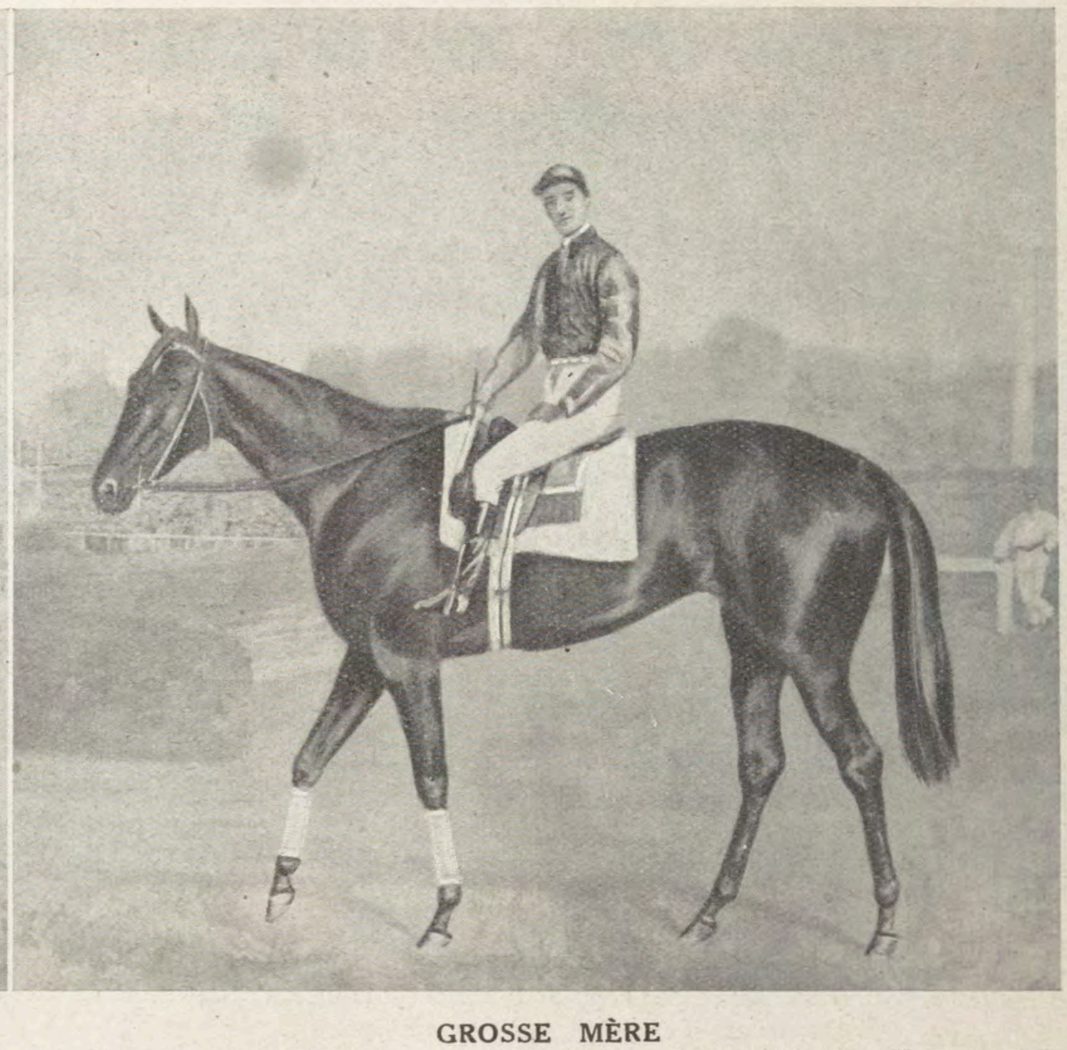
Pour celle d'Auteuil, on ne leur enseigne qu'une chose : ne pas perdre de terrain malgré les petites embûches qu'on dresse sur leur route. On leur demande de passer à travers les obstacles dans la foulée ; et si quelques murs ou quelque barrière s'opposent à ce genre de sport en exigeant un saut trop calculé, on les abaisse ou on les modifie.

Ce qui ne veut pas dire que nos champions ne puissent gagner à Liverpool ni que les chevaux anglais ne puissent triompher à Auteuil. Mais les premiers, comme Lutteur III ou Trianon III, sont obligés d'apprendre à sauter et les seconds, comme Jerry M., doivent savoir faire abstraction de ce qu'on leur a enseigné.

JAMES B. FINCH.

BURGRAVE II

En selle sur le fils de Saint Damien, R. Sauval a remporté le Grand Steeple-Chase de 1906 devant Violon II et Fragilité.



GROSSE MÈRE

R. Sauval a triomphé pour la seconde fois dans le Grand Steeple-Chase en 1907 avec cette fille de Champaubert.

LES GRANDS STEEPLES DE RENÉ SAUVAL

PAR FRANÇOIS SERPEILLE

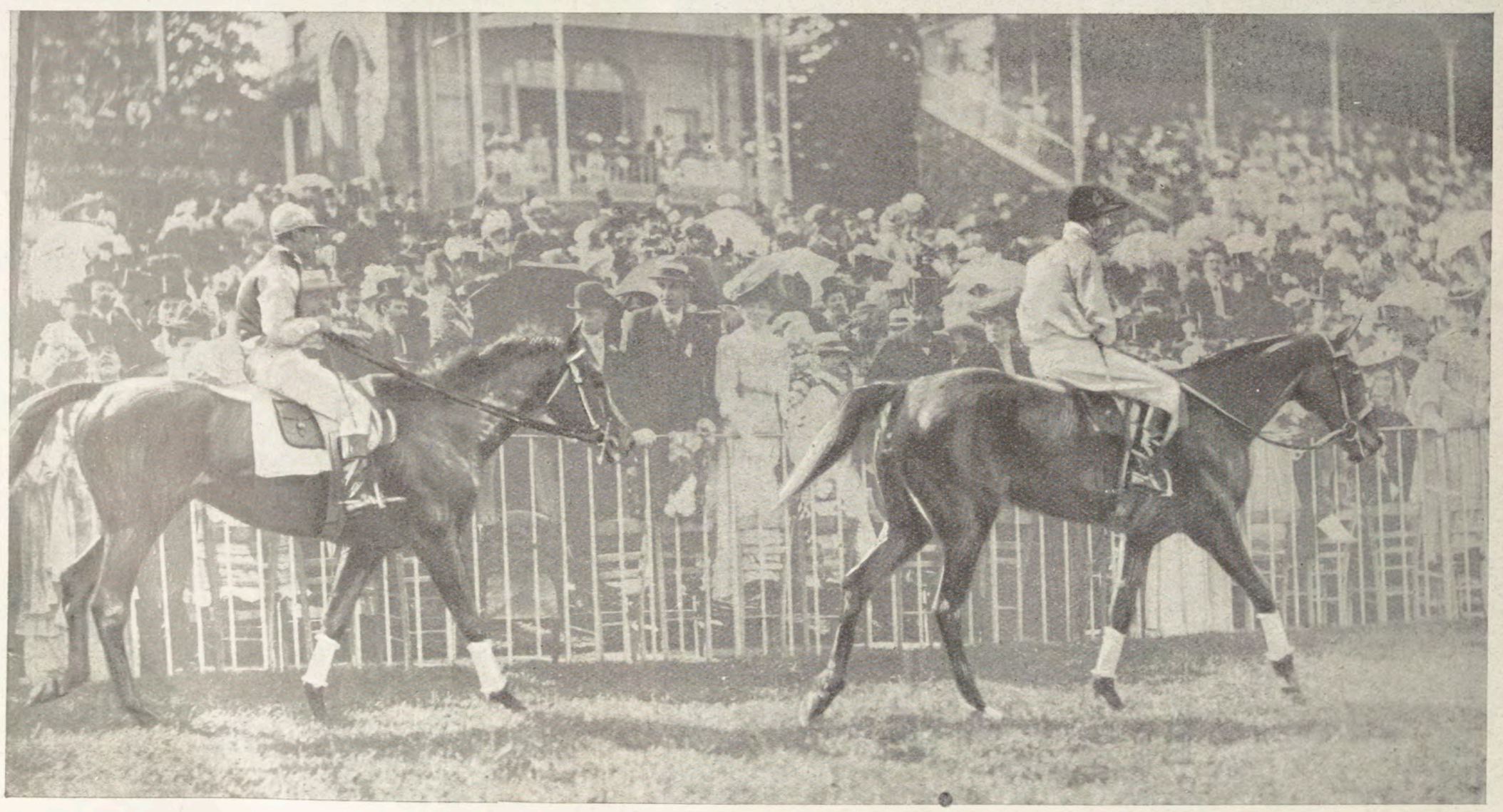
En plat comme en obstacles, les jockeys français n'avaient jamais brillé d'un bien vif éclat. On citait bien quelques exemples isolés, tel celui du Béarnais Mousset, qui, en 1889, conduisit à la victoire dans le Grand Steeple le représentant de M. G. Ledat, Le Torpilleur, faisant preuve en cette occasion d'un curieux sang-froid et d'une véritable maîtrise ; en effet, au second saut de la rivière des tribunes, une de ses étrivières se rompit ; pour ne rien perdre de son poids, Mousset la rattrapa immédiatement, la passa autour de son bras et termina le parcours en répondant avec énergie, malgré la privation d'un étrier, à l'attaque finale de l'un des concurrents anglais.

Depuis quelque temps, on peut citer le cas de ceux qui, comme Alec Carter, se rattachent à de vieilles familles d'entraîneurs fixées dans notre pays depuis plusieurs générations et qui sont ainsi de véritables Français.

Mais pour trouver des jockeys d'origine purement française tenant une place dans les premiers rangs de leur spécialité, il faut arriver jusqu'à Maurice Barat pour le plat et René Sauval pour l'obstacle.

Ce dernier présente cette particularité d'avoir remporté deux années de suite le Grand Steeple-Chase de Paris, alors qu'il était encore apprenti. Nous avons eu l'idée d'aller lui demander quelques détails sur sa carrière ; il nous les a fournis très circonstanciés et nous nous bornons à les transcrire ici.

« Ma vocation, nous dit-il, remonte aux premières années de ma jeunesse.



LA RENTRÉE DE BURGRAVE II (à gauche) ET DE FRAGILITÉ (à droite).

La victoire de Burgrave II produisit une vive impression ; on s'étonna de voir un cheval de quatre ans, triompher nettement devant deux aînés confirmés : Violon II et Fragilité. Une bonne part du succès revenait à l'habile entraîneur Lawrence et à l'apprenti jockey R. Sauval.

UNE CHUTE DÉSAGRÉABLE MAIS NON DANGEREUSE

Le métier de jockey a ses dangers et ses désagréments. Il ne s'agit ici que de la dernière éventualité. C'est le jour où Planète, pour ne pas manquer à la tradition du Dimanche Gras, se reçut au milieu de la rivière des tribunes avec son jockey R. Sauval.

Mon père suivait les courses avec conviction ; le jeudi ou le dimanche, à titre de récompense, il nous emmenait avec lui, mon frère et moi, soit à Longchamp, soit à Auteuil.

« Ces séances constituaient pour nous une réjouissance qui frappait beaucoup mon imagination. Les casaques chatoyantes, les chevaux fougueux et le public enthousiaste trottaient dans ma jeune cervelle, au détriment des leçons de grammaire ou d'arithmétique qu'on s'efforçait de m'inculquer à Saint-Nicolas de Vaugirard.

« Bientôt, cédant à mes instances et à mon obstination, mon père se résigna à me retirer de l'école et me conduisit un beau matin à Maisons-Laffitte pour me présenter à l'entraîneur Lawrence, qui m'accepta en raison de ma robustesse étonnante, si l'on songe à ma taille minuscule et à mon poids de 30 kilos.

« Dès le lendemain, je commençai mon nouveau métier par des débuts chiches de promesses. Ma première tentative sur le dos d'un pur sang se termina par une chute magistrale qui, me clouant au lit pendant quinze jours, refroidit quelque peu mon ardeur.

« Je fus alors relégué au seul service de la cour ; cependant, à quelque temps de là, mon patron recourut à une nouvelle expérience. De ce jour, je m'appliquai avec tant de cœur que je fis bientôt de rapides progrès.

« Quelques mois après, je montais dans tous les galops.

« Je débutai bientôt sur les hippodromes et remportai ma première victoire à Colombes, le 5 avril 1905, avec un fils de Saint Damien, Saint Lazare, à M. Sydney Platt, battant d'une encolure un cheval à M. W.-K. Vanderbilt, Mac Keesport.

« Mais je ne devais pas poursuivre longtemps la spécialité des courses plates. Le hasard voulut qu'un jour mon patron me fit monter à l'exercice sur les obstacles, malgré mon poids extra-léger de 40 kilos. Je ne m'en tirai pas trop mal et je continuai mon apprentissage avec la jument de cinq ans, Bisbille.

« Peu de temps après, Planète, à M. Coblentz, me fournit l'occasion de remporter quelques succès ; entre temps, cette jument devait, le Dimanche Gras, égayer la monotonie d'une course à trois en se recevant, à la rivière des tribunes à Auteuil, au beau milieu de l'eau glacée, où nous exécutâmes de compagnie un véritable plongeon.

« Cependant des victoires acquises avec Lakeland, Magnus, etc., attirèrent l'attention de M. Gaston-Dreyfus, qui, bien que je ne fusse qu'apprenti, m'engagea comme premier jockey.

« C'est ainsi que je fus amené à monter Burgrave II dans le Grand Steeple de 1906. L'entraînement du cheval fut particulièrement sévère ; dans les dix jours qui précédèrent la course, il ne couvrit pas moins de trois fois la distance de l'épreuve en franchissant vingt-cinq obstacles. Bref, au jour fixé, il était dans un état magnifique et ma tâche fut bien simple.

« D'impressions pendant la course, je n'en eus pour ainsi dire pas, mes dix-sept ans m'empêchèrent sans doute d'apprécier l'importance de ma tâche et la responsabilité qui m'incombait. Ce fut avec un sang-froid désintéressé que j'imposai une sage course d'attente à mon cheval, me trouvant ainsi en posture de venir prendre part à la lutte, au bull finch et de m'assurer un avantage de deux longueurs sur le fameux Violon II.

« L'année suivante je renouvelai ce succès avec Grosse Mère. Mais il s'en fallut de bien peu que je ne fusse dans mon lit le jour de la course. L'avant-veille, en montant à l'exercice une jument de trois ans nommée Laverrière, j'allais passer la dernière claie, lorsque la bête, se jetant de côté, franchit l'aile de l'obstacle, me désarçonna et retomba sur moi. Je m'en tirai avec de fortes contusions au cou et aux reins ; et deux jours de soins énergiques me permirent de me mettre en selle pour la grande épreuve.

« Je triomphai par la même tactique que l'année précédente ; mais je l'employai avec plus de discernement. A la suite d'une patiente course d'attente, je pris la tête après le dernier obstacle, laissant littéralement sur place, grâce à la pointe de vitesse de ma jument, Violon II et Journaliste qui s'étaient coupés la gorge à vouloir gagner un peu tôt. »

Telles furent les confidences modestes de René Sauval, qui affirma sa maîtrise par maintes victoires importantes, dont la dernière a été remportée l'autre jour avec Le Potache dans le Steeple Chase Annuel d'Enghien.

François Serpeille.

LE STEEPLE

R. Sauval se livre avec son poney à du steeple-chasing fantaisiste.

A LA MAISON

Lorsque l'excellent jockey rentre à sa villa de Maisons-Laffitte, il est accueilli par une vraie meute.

LE DRESSAGE

R. Sauval ne se contente pas du dressage des chevaux ; il en fait autant avec ses chiens.

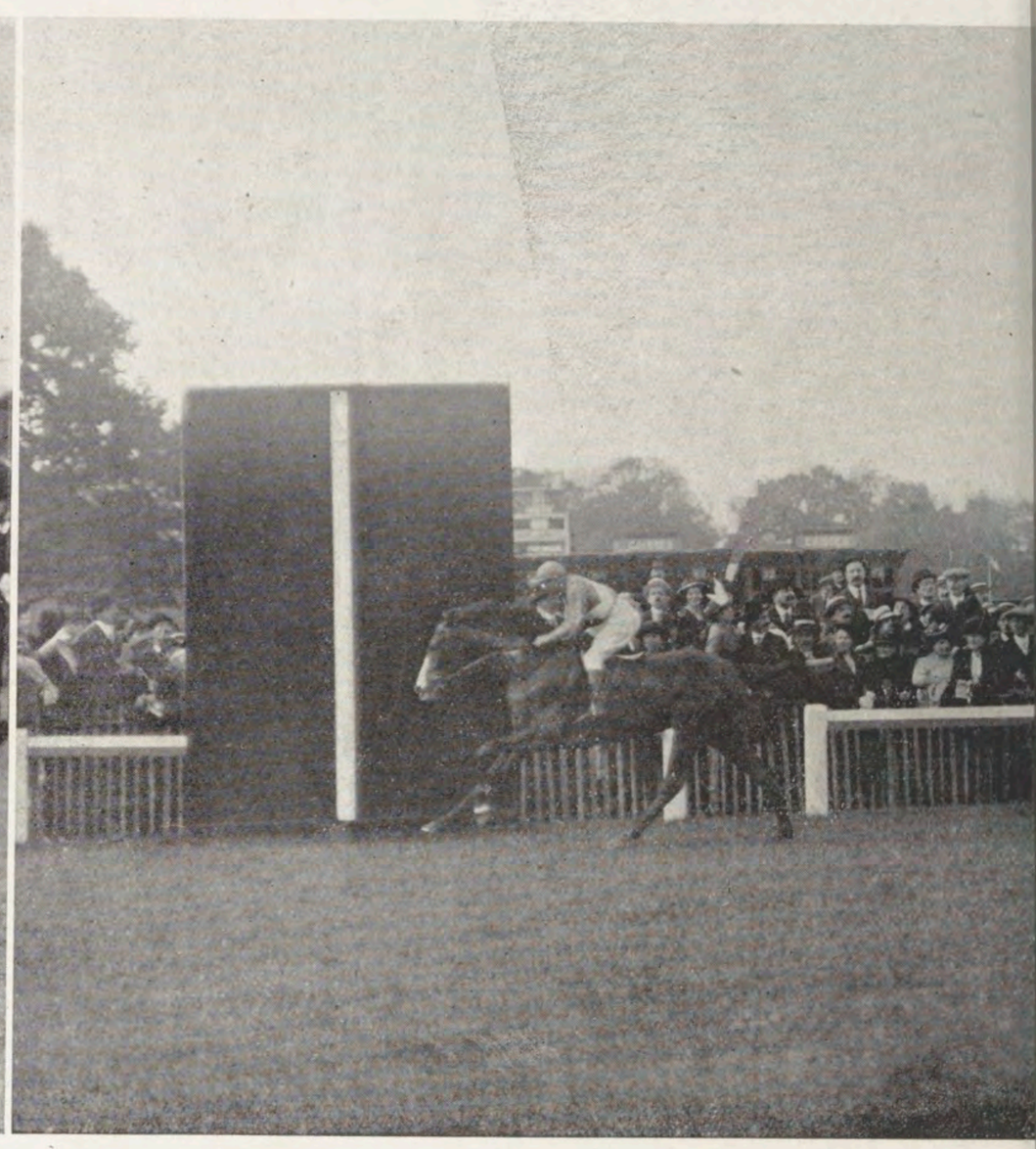
Durbar Sardanapale Frzzle Lathyrus Diderot Le Corsaire Oracle Listman

LES CONCURRENTS DU DERBY DE CHANTILLY AU TOURNANT DU CHATEAU

Douze concurrents se sont présentés sous les ordres du starter. Lathyrus et Frizzle ont pris la tête devant Sardanapale et Golden Sirup. En face, Frizzle était deva Lathyrus, Golden Sirup, Durbar, Lord Godolphin et Diderot. Aux tribunes, Frizzle précédait Golden Sirup, Durbar, Lathyrus, Diderot, Le Corsaire, Oracle et Cherry Brand

SARDANAPALE APRÈS SA VICTOIRE

Sardanapale est un fils de Prestige et de Gemma. Il était monté dimanche dernier par G. Stern qui enlevait ainsi, pour la cinquième fois, le prix du Jockey-Club.



L'ARRIVÉE DU DERBY DE CHANTILLY

Sardanapale, une fois en tête, a dominé manifestement tous ses concurr à deux longueurs. Le Corsaire était troisième devant Durbar. Sardanapa

SARDANAPALE GAGNE LE

Les favoris du Prix de Jockey Club ont été assez malheureux depuis une dizaine d'années. Alcantara II en 1911 et Quintette en 1908 sont les seuls qui aient réussi, durant cette dernière décade, et encore Quintette n'a-t-il remporté qu'une demi-victoire. Par contre, nous avons vu gagner quelques gros outsiders, tels Friant II, Or du Rhin II, Dagor, Mordant. Souhaitons que la victoire de Sardanapale inaugure une meilleure série.

On l'a chaudement acclamé et c'était justice, car on ne peut vraiment pas gagner d'une façon plus magistrale. Déjà, dans la montée, il allait avec une aisance, une supériorité d'action très significatives. Il était à ce moment le cinquième, mais Frizzle qui réglait l'allure, s'étant légèrement écarté de la corde, à l'entrée de la ligne droite, probablement pour laisser passer Durbar qui était immédiatement derrière lui, un jour s'est ouvert, et c'est Sardanapale, qui, plus vite que Durbar, en a profité. Il a bondi d'un tel élan qu'il s'est trouvé aussitôt en tête, malgré Stern qui n'en demandait certes pas tant. Tout l'effort de l'excellent jockey a tendu à ne pas le détacher trop vite. C'est seulement à 200 mètres du but, à l'approche de Diderot qu'il a demandé à son cheval de s'étendre un peu plus, de quoi gagner de deux bonnes longueurs. Tout le long de la ligne droite, le gagnant a dominé les autres par la seule puissance de son mécanisme et sans avoir à sortir de son action, exactement comme il l'avait fait le dimanche précédent, contre Dagor et Ecouen. On avait pu croire ce jour-là qu'il avait été favorisé par des circonstances particulières. La course s'était réduite à un déboulé. Mais, sur 2.400 mètres, le résultat est le même et il faut s'incliner. Le temps (2' 37" 2/5) n'est pas très bon. Dagor l'an dernier a fait 2' 2" 1/5, Alcantara II, 2' 30" 2/5, Finasseur 2' 28" 3/5. Mais la durée d'une course dépend de bien des circonstances occasionnelles, et il ne faut y attacher qu'une importance tres relative. Le train dans le Derby de cette année a paru très régulier.

Faut-il chercher des excuses aux vaincus? Je n'en vois pas de bien sérieuses Diderot a été un peu dérangé au tournant, mais il est très clair que ce petit désavantage n'a rien changé au résultat. Il ne saurait faire mieux, ni même aussi bien, puisqu'il précède Oracle de plus loin que dans le Prix Greffulhe. Il précède aussi Le Corsaire et Durbar. Est-il bien légitimement devant Durbar? Ce n'est pas bien sûr mais c'est possible. Les avis étaient très partagés avant la course, sur l'état du vainqueur du Derby d'Epsom, les uns le trouvaient mieux qu'il n'avait jamais été, et d'autres moins bien. Le résultat semblerait indiquer que ce sont ces derniers, les pessimistes, qui avaient raison. Le Corsaire, sur lequel circulaient des bruits favorables, les a fortifiés. Il avait fini, l'an dernier, le jour de ses débuts, à deux longueurs de La Farina.

Cette course de Le Corsaire dénotait une qualité sérieuse et celle de dimanche en fournit une preuve nouvelle. Avec les boulets défectueux qu'il tient de son propre père Fidelio, il devait mieux courir à Chantilly que sur le grand parcours de

Sardanapale Diderot Le Corsaire Durbar Oracle Cherry Brandy Listman

A 300 MÈTRES DE L'ARRIVÉE : SARDANAPALE EST EN TÊTE

Dans la montée, Frizzle et Durbar étaient ensemble devant Lathyrus, Golden Sirup, Diderot, Listman, Sardanapale, Oracle, Le Corsaire et Cherry Brandy. Au dernier tournant, Frizzle, Lathyrus, Durbar et Sardanapale apparaissaient devant Diderot et Le Corsaire. Sardanapale passait en tête à l'entrée de la ligne droite.

400 mètres, 100.000 francs). CHANTILLY 14 JUIN

; il gagnait sans effort le poteau. Diderot, qui a fait une belle course, finissait second ait été amené en merveilleuse condition par son habile entraîneur J. d'Ockhuysen.

LE BARON M. DE ROTHSCHILD RAMÈNE SON CHEVAL AU PESAGE

Le baron Maurice de Rothschild, propriétaire de Sardanapale, ramena lui-même son cheval dans l'enceinte des balances, selon la coutume anglaise.

DERBY DE CHANTILLY

Longchamp. Cherry Brandy, Oracle et Lathyrus qui se sont classés cinquième, sixième et septième derrière Durbar ont couru très honorablement et paraissent bien être à leur place. Lathyrus a été dans les trois ou quatre premiers jusqu'à l'entrée de la ligne droite et même encore cent mètres plus loin.

Je reviens à Sardanapale. Le voilà parvenu à la gloire et vraiment il y a eu de la peine. Malgré de très brillants succès, il a eu très longtemps, et il avait encore, avant sa grande victoire de dimanche, d'acharnés détracteurs. Les objections, c'était son modèle un peu lourd, et l'impression qu'il avait donnée d'une certaine inaptitude pour la distance. On lui reprochait, l'an dernier, d'avoir été menacé par Guerroyante sur 1.400 mètres, après l'avoir dominée; d'avoir lâché complètement dans la lutte le Grand Pressigny, après lui avoir tenu tête admirablement, jusqu'à trois cents mètres du poteau. Cette année, même impression dans le Prix Hocquart où il s'éteint en finissant et se laisse approcher par Hickory, et dans le Prix Lupin où il a eu l'avantage très nettement sur La Farina et l'a reperdu ensuite. L'inaptitude pour la distance ou pour un effort prolongé, voilà ce qui résultait de ces diverses expériences. Que reste-t-il aujourd'hui de ces critiques? On ne peut pas dire positivement qu'il n'en reste rien. Il n'y a pas eu dans le Derby, un cheval comme La Farina, pouvant aller d'un bout à l'autre à toute allure.

La durée du Prix Daru gagné par La Farina est un record. Celle du Derby, je l'ai dit déjà, est très ordinaire. Pourtant la question a fait un pas. Il semble de plus en plus avéré que Sardanapale, monté selon son aptitude, peut garder un fond de vitesse irrésistible. Il ne peut donner qu'un effort très court, c'est entendu, mais tout consiste à demander cet effort au bon moment, c'est-à-dire tout à la fin.

La Farina est plus résistant probablement, mais son rival a une vitesse finale supérieure. Nous les verrons du reste, dans le Grand Prix, qui va présenter, grâce à eux, un intérêt tout à fait exceptionnel. La Farina est-il de force à faire ces 3.000 mètres du Grand Prix à toute allure, comme il a fait les 2.100 mètres du Prix Lupin? Ce n'est pas certain. Sa manière rappelle beaucoup celle d'Alcantara II, qui a gagné, lui aussi, le Prix Lupin, et même le Derby en allant en tête d'un bout à l'autre, et en semant ses adversaires en route. Il n'a pas pu faire la même chose dans le Grand Prix. Tout compte fait, quelque paradoxal que cela puisse paraître, un cheval, moins résistant peut-être, mais qui peut attendre et rester en dehors de son action, comme Sardanapale, est peut-être, sur la distance du Grand Prix, le mieux placé. Il est vrai que La Farina peut revendiquer, pour le Grand Prix, une sorte de droit héréditaire. Son père Sans Souci II l'a gagné, et son grand-père Le Roi Soleil également. Ni l'un ni l'autre n'avait disputé le Derby, et tous les deux ont battu dans le Grand Prix, le gagnant de Chantilly, Gardefeu, gagnant de Derby, était deuxième derrière Le Roi Soleil. Longchamp et Mordant occupaient la même place derrière Sans Souci II.

STUART.

GILBERT A CALAIS

Eugène Gilbert s'est attribué la Coupe Michelin, couvrant les 3.000 kilomètres du Tour de France imposé, en 39 heures. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Le Rhône, magnéto U. H. hélice Chauvière.)

LE MAIRE DE CALAIS SIGNE LA FEUILLE

La vitesse commerciale d'Eugène Gilbert a été de 76 kil. 500 à l'heure, ce qui est prodigieux, et sa vitesse réelle de 112 kil. à l'heure, malgré le mauvais temps. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Le Rhône, hélice Chauvière.)

MON TOUR DE FRANCE

PAR EUGÈNE GILBERT

Je détiens en ce moment la Coupe Michelin. La conserverai-je jusqu'à l'échéance? Je le souhaite sans oser l'espérer, quoique ma moyenne commerciale qui dépasse 76 kilomètres à l'heure me semble difficile à battre. De toutes façons, je tiens à dire combien ce règlement est intéressant et bien conçu. Personne n'avait encore eu l'idée d'organiser une épreuve d'aviation sur le Tour de France, et pourtant, n'était-il pas logique, pour encourager le tourisme aérien, de faire connaître avant tout aux pilotes les beautés des paysages français. La coupe Michelin, telle qu'elle se dispute cette année, avec ses escales obligatoires à Péronne, Reims, Saint-Dizier, Gray, Joigny, Beaune, Vienne, Nîmes, Pau, Saint-André de Cubzac, Romorantin, Angers, Evreux, Calais et Paris, appartient à l'aviation pure, à l'aviation de l'avenir.

C'est le début du voyage aérien. Certes on le fera moins vite que nous sommes obligés de l'accomplir. Si, au lieu de deux jours, j'avais pu boucler mon circuit en huit jours, je vous affirme que j'aurais éprouvé des sensations indéfinissables grâce à la variété des sites magnifiques, au changement des régions multiples que l'on traverse, à la majesté que revêt toujours le beau pays de France, quelle que soit la contrée survolée. D'une telle randonnée on rapporte un chaos de souvenirs, d'impressions, de sentiments, et je regrette par-dessus tout de n'avoir pas emmené avec moi, sur mon Morane-Saulnier-Le Rhône, un écrivain subtil et délicat qui aurait pu écrire sur ces 3.000 kilomètres en l'air, des pages vraiment pittoresques et souvent émouvantes.

Je ne suis pas écrivain, hélas ! et me contenterai de noter les diverses phases de mon voyage, simplement, comme je les ai vues. Tant pis, si je ne fais pas partager mon enthousiasme au lecteur.

C'est presque en pleine nuit que je quittai l'aérodrome Morane-Saulnier de Villacoublay. L'effet était bizarre: le sol était dans l'obscurité, mais l'atmosphère était claire. J'apercevais Paris et ses illuminations. Je reconnaissais le parc Monceau qui semblait un trou noir parsemé de points blancs lumineux, placés symétriquement. Puis c'était Montmartre, le quartier le plus éclairé de Paris à cette heure matinale. Et je pensais aux noctambules en train de rire, danser et sabler le champagne avant d'aller prendre un repos réparateur, tandis que moi, pauvre fou, je partais pour une petite promenade de 1500 kilomètres avant de me coucher. Ah! comme je les enviais à ce moment-là les joyeux viveurs. J'ai changé d'avis depuis ! N'importe, c'était pour moi les travaux forcés pour deux jours !

La pluie commençait à m'assaillir à 10 kilomètres de Péronne. Ce n'était pas fini, hélas ! Je trouvais facilement mon champ d'atterrissage, mais j'étais fort en avance sur l'horaire prévu, personne ne m'attendait. Heureusement, il y avait, non loin de là, une briqueterie où l'on travaille la nuit. Et deux briquetiers voulurent bien signer mon livre de bord et mettre mon hélice en marche. Entre Epernay et Laon, j'avais à subir une tourmente odieuse, agrémentée de brouillard et d'eau. J'étais forcé de voler bas, très bas et mal faillit m'en prendre : je passai à quelques mètres à peine du clocher de la cathédrale de Laon. Je n'avais pu le voir tant la brume était épaisse!

A Reims, tout le monde dormait à l'aérodrome de Champagne. Je préférai aller atterrir sur le terrain militaire où les soldats étaient déjà levés. Ils contrôlèrent mon passage. La pluie reprenait avec fureur pendant mon étape suivante. Il y avait enfin du monde pour m'attendre à Saint-Dizier. De là à Gray, je fus terriblement ballotté et, à cause des nuages, je dus me tenir à peine à quelques mètres du sol. C'était dangereux, mais ne fallait-il pas essayer de réussir? A Gray, je trouvais de braves paysans pleins de prévenance. J'allais manger des œufs dans leur ferme. Si je les avais écoutés, je serais resté jusqu'à midi, mais j'étais pressé. J'étais bientôt rejoint par M. Martin, administrateur de la Société Le Rhône, encore bouffi de sommeil et n'ayant pas tout à fait ses esprits: « Comment êtes-vous déjà là? me disait-il. Mais comment êtes-vous arrivé? Je n'y comprends rien ! » Cet ami dévoué était venu, par acquit de conscience, sur l'aérodrome où il pleuvait à torrents : il ne pouvait croire que j'étais parti par ce mauvais temps.

Jusqu'à Joigny, je devais encore encaisser les terribles coups de la pluie et de la tempête. J'arrivais avant l'heure, une fois de plus, dans l'ondée. Les commissaires accouraient en automobile et je repartais aussitôt. Pour aller à Beaune, j'étais obligé de faire du steeple-chase par-dessus les montagnes et les collines. Là, personne, sauf un gardien qui se mit en devoir d'ouvrir un hangar : « Merci, mon brave, répondis-je, je repasserai une autre fois ! — Comment, s'exclama-t-il, ce n'est donc pas le mauvais temps qui vous a fait atterrir. » Deux lavandières approchèrent, je réquisitionnai leur parapluie pour faire signer le gardien sur mon carnet. Merci, Mesdames!

En passant à Trévoux, averse nouvelle et grêle ! Je traversais Lyon à 700 mètres, mais descendais quelque peu pour admirer l'Exposition très belle, vue d'en haut, avec toutes ses bâtisses qui semblent construites en ciment. Je n'insistai pas longtemps, car quelle terrible danse je ressentais! Si je n'avais pas été attaché à mon siège, je suis convaincu que j'aurais été projeté hors de mon appareil. Le moment eut été mal choisi!

Je déjeûnai à Vienne. Il était temps ! Je faisais honneur à un superbe poulet cocotte, cuit à mon intention, et n'en laissais pas une miette. Je garderai longtemps un bon souvenir de ce mets. En quittant Vienne, je commençai à rencontrer le vent debout. Fâcheuse rencontre dont je me serais bien passé ! Alors j'employai mon temps à regarder le paysage. A partir de Privas, je reconnaissais les villes du midi avec ses habitations blanches, petites et vieillottes.

Observation précieuse et subtile, mais qui ne me faisait pas oublier les vallées que je devais traverser. Chaque fois que j'en franchissais une, j'étais obligé d'effectuer de véritables retournements sur l'aile. Les paysans qui me voyaient passer devaient se dire : « Sûr, il ne sait pas voler bien droit cet homme-là. Ce doit être un novice! »

J'aurais voulu traverser Valence où j'ai des amis, mais je n'avais pas de temps à perdre. Bientôt j'observais un panorama fantastique grâce aux Alpes majestueuses. Jamais je n'ai rien vu de plus beau. Je survolais Uzès et de là j'apercevais dans le fond un trou hospitalier : c'étaient les Arènes de Nîmes. J'avoue que je ne pus cacher ma joie. Je me serais cru en Espagne à mesure que j'approchais de cette piste admirable qui aurait pu me servir de terrain d'atterrissage. Après avoir vu les villes du Nord aux rues tristes et noires, aux cheminées d'usines fumeuses, j'apercevais maintenant la construction spéciale des maisons du midi, gaies, coquettes et blanches, qui semblaient m'appeler.

GILBERT PART POUR PARIS

La prouesse de Gilbert constitue un record du monde, et l'une des plus belles manifestations de l'énergie de l'homme.

Une fois Nîmes dépassée, j'admirais la Méditerranée en passant près de Montpellier, puis c'étaient les Cévennes. Là, pendant des heures, j'étais aux prises avec le vent contraire : je mettais 4 h. 1/2 pour franchir 300 kilomètres. De plus mon appareil était alourdi par l'eau et j'étais aveuglé par la grêle. Finalement je distinguais Castres. Comme cette étape me semblait longue ! Et de Toulouse, nulle trace. Le soleil était de l'autre côté et n'éclairait plus les villes. Je volais très bas, ne voulant pas me perdre et ne point atterrir avant les 1.500 kilomètres, soit la moitié de l'épreuve. Enfin je passais Toulouse et j'arrivais à Mirande, où je m'arrêtais, car il n'aurait pas été prudent d'insister dans la nuit. Comme les champs étaient minuscules et que j'avais peur de casser, j'atterrissais près d'un bureau de poste et d'une gare pour avoir moins de chemin à faire en cas de bris d'appareil. J'eus la chance de me poser sur un terrain où l'on fit de l'aviation... mais l'herbe avait poussé depuis ! Je prenais mille précautions et tout se passait bien. Des paysans arrivaient alors, avec l'accent, cet accent qui me ragaillardit aussitôt : « Vous n'avez pas de mal ? me demandèrent-ils. Vous nous en avez f... une frousse ! D'où venez-vous ? — De Paris ! — Sans arrêt ? — Si. Je suis parti à 3 heures du matin. — Depuis 3 heures vous êtes là-dedans ? » Je leur dis alors mon itinéraire. Ils me regardèrent sans répondre. Je suis sûr qu'ils crurent que je me moquais d'eux. Il pleuvait à torrents. Je place mon appareil auprès d'une haie pour tâcher de l'abriter de la pluie et du vent le plus possible. Un briquetier (encore !) s'approche alors : « Eh ! té, je suis justement de passage ici. Je vais dîner avec vous. — Entendu ! » Je montai me coucher à 10 heures : « Réveillez-moi à 2 heures, sans faute, dis-je à la bonne de l'auberge. — Mon pauvre monsieur, pourquoi à 2 heures ? vous n'aurez pas dormi. Il vaudrait mieux ne pas vous coucher ! Vous allez vous faire mal ! » Je dus insister et pendant que je faisais ma toilette, j'entendais dans la rue les habitants de Mirande qui s'interpellaient « : Tu iras voir le départ de l'aviateur ? — Il se fait réveiller à 2 heures. — Oh ! il ne partira pas si tôt, il est trop fatigué. »

Quand la bonne me réveilla, je ne savais plus où j'en étais. Finalement, je compris ce que je faisais et surtout ce que je devais faire. Je m'habillais en hâte et j'oubliais même mes breloques porte-bonheur. Fort heureusement, je ne m'en aperçus qu'après mon arrivée à Paris ! Très gentiment, le briquetier du dîner venait me prendre avec une carriole et nous allions au champ, emportant quatre bidons d'essence. Mon pauvre appareil était plein d'eau. Il y avait à ses côtés quatre ou cinq personnes seulement. Tout le pays voyant le mauvais temps avait pensé que je ne partirais pas. Après quelques préparatifs sommaires je démarrais en pleine nuit à 2 h. 55. Et j'observais avec curiosité ce phénomène : la veille, à 3 h. 10 du matin, j'y voyais à la rigueur à Paris, tandis que dans le Midi à la même heure, il était impossible d'apercevoir une lueur. Il faisait à 3 h. 10 dans le Nord plus clair qu'à 4 heures dans le Midi.

J'avais terriblement froid ! Pour me repérer dans l'obscurité je ne trouvai qu'un moyen : la lune, qui étant très basse, m'éclairait par côtés. Je faisais alors des virages complètement penchés et ma boussole se trouvait ainsi illuminée par les rayons lunaires. Cet éclairage primitif était cependant bien utile. Quels moments désagréables : la nuit était lugubre, tout était blafard, argenté, mais comme le spectacle aurait été beau si je n'avais pas été en l'air ! Jamais je n'ai attendu le jour avec autant d'impatience. Enfin, après trois quarts d'heure de vol, j'apercevais une lumière dans le fond. « Voilà, pensais-je, Pau que les Pyrénées me cachaient jusqu'à ce moment. » Je vais droit vers elle. Je ne m'étais pas trompé. Croyant que c'était mon mécanicien qui tenait une torche, je lui fais un signe pour lui dire bonjour. Il ne me répond pas : je regarde plus attentivement : c'était un piquet muni d'une lampe. Je descends, réveille tout le monde, ravitaille en vitesse, bois un chocolat à l'eau offert par la coopérative des soldats et préparé par le caporal lui-même. Enfin, 50 minutes après, je remonte dans mon appareil et me prépare à partir. Auparavant je déroule ma carte, mais quel oubli : elle s'arrêtait à Pau ! J'avais omis de la changer contre celle des 1.500 derniers kilomètres. Je retire ma carte, prends dans le caisson les sept mètres de l'autre, l'enroule et perds ainsi un long moment. Me voilà reparti !

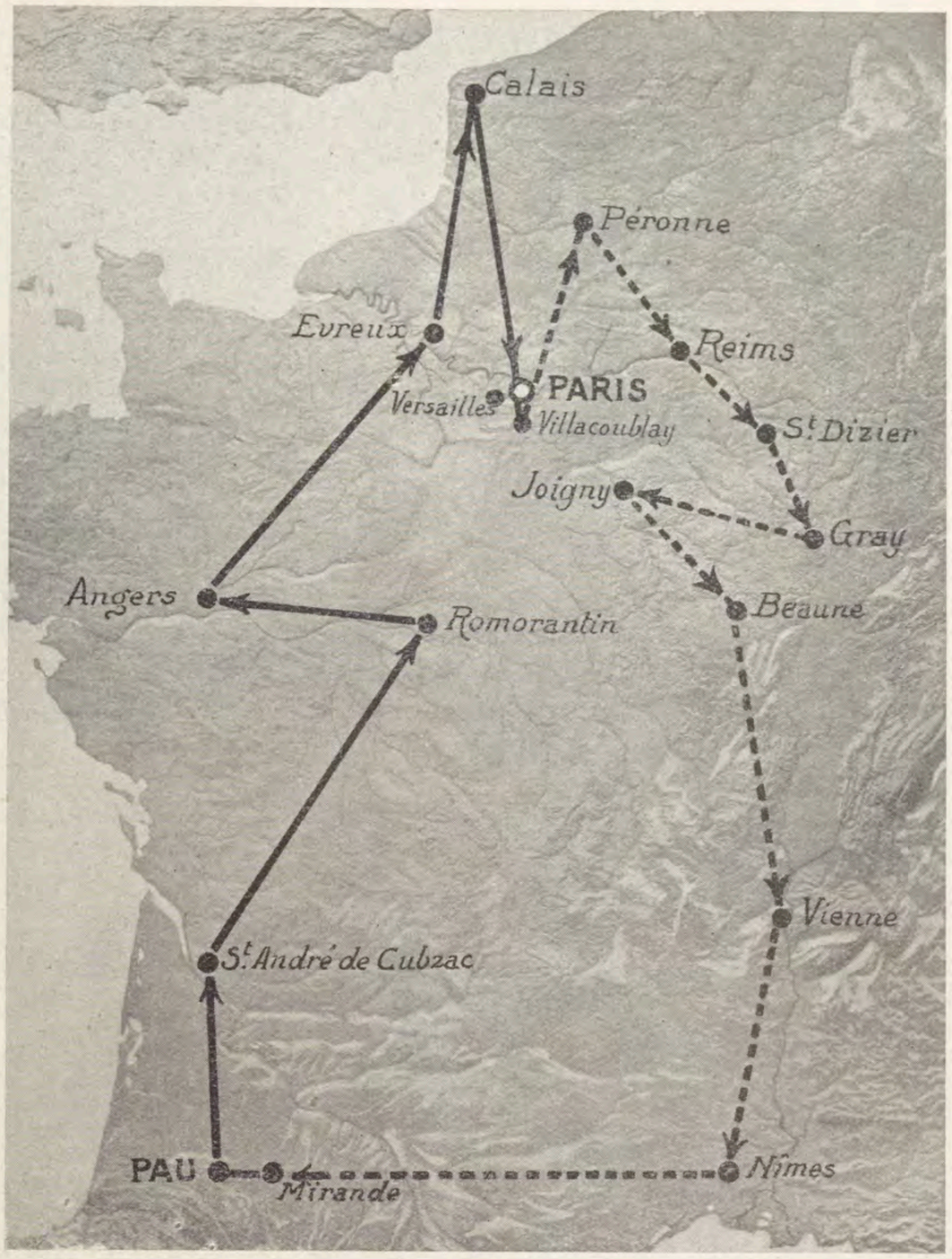
Et je traverse les landes interminables, sans le moindre repère. Je vole durant 100 kilomètres à 20 mètres du sol à peine, touchant presque la cime des arbres, tant les nuages sont bas et le brouillard épais. Je m'étais juré de ne jamais plus voler dans la brume, mais là il fallait passer ou abandonner. Je décidai de passer ! Bien m'en prit ! Au bout de quelques instants j'apercevais Bordeaux et les Quinconces et j'allais me poser à Saint-André de Cubzac où beaucoup de monde m'attendait, mais je ne restais pas longtemps. C'était alors le passage dans les Charentes monotones et embrouillées, par la pluie, le brouillard et les nuages bas qui recommençaient. Je tournais au-dessus de Confolens après m'être perdu pendant quelques instants et je repartais du pied droit. Je passais Angoulême où mon camarade et presque homonyme Gibert donnait des exhibitions et j'allais alors à Romorantin. Mais là une grêle effrayante m'assaillait. Je n'y voyais plus rien et il fallait atterrir coûte que coûte. Mon pare-bise était complètement brouillé et je ne pouvais regarder au-dessus tant était grande la violence de la bourrasque. Les grêlons étaient de véritables projectiles et je crus même avoir la lèvre coupée par l'un d'eux à l'endroit où j'ai une cicatrice, souvenir de mon récent accident. Je descendais cependant, et, par miracle, je ne cassais rien. Je trouvais mon mécanicien Quintin et tandis qu'il faisait le plein des réservoirs, je courais me réchauffer chez le concierge de l'aérodrome, car j'étais réellement gelé, et j'avalais en hâte une aile de poulet froid, du jambon, du fromage, le tout avec du vin chaud et du café encore plus chaud. Je fus arraché aux délices de la table par Quintin qui m'annonça que tout était prêt. Je me remis en route par un beau temps relatif.

J'admirais au passage les magnifiques architectures d'Amboise et les jardins à la française des grands châteaux des bords de la Loire. A Tours, enfin, je rencontrais le soleil, depuis longtemps attendu, mais la défaillance me prenait. Pour me remettre, je chantais à tue-tête tout mon répertoire. Je me réveillai un peu et j'atterris à Angers bientôt. J'étais reçu par le maire, MM. Gasnier, de Farcy, etc... Je restais huit minutes, faisais signer mon livre de bord, donnais quelques autographes et repartais pour Evreux. Je survolais la campagne angevine qui, composée de petits champs bordés de haies, ressemble à un gigantesque puzzle. Je passais à Mamers, encaissais quelques averses pour ne pas en perdre l'habitude et j'arrivais à Evreux. Là, M. Verdet, ingénieur de la maison Le Rhône et créateur du cœur de mon oiseau, agitait frénétiquement un drapeau jaune pour m'indiquer le terrain que j'avais reconnu, je dois lui avouer, depuis plus d'un quart d'heure. Sa barbe noire me suffisait ! Je l'embrassais avec reconnaissance et émotion, lui donnant l'impression d'étreindre un bidon d'huile. Immédiatement, mes mécaniciens faisaient le plein et j'allais dans le hangar me réconforter : délicieux re-poulet, mais celui-ci chaud, une andouillette de Bretagne et une fameuse bouteille de Bordeaux, chose qui ne m'était pas arrivée depuis 2.500 kilomètres. Je n'eus pas le temps d'aller faire un tour au-dessus d'Evreux ainsi que me le demandait ingénument un brave homme, et je mis le cap au nord. En route pour l'avant-dernière étape !

Je passais la Seine à Louviers, survolais l'école du Crotoy, puis Montreuil-sur-Mer (j'aurais préféré Montreuil-sous-Bois) et j'encaissais un terrible orage avant d'atteindre Calais. J'allais avoir la seconde grande peur de mon voyage : la première, c'était vers Lodève. La grêle m'aveuglait, je volais bas, j'étais entouré de montagnes et je craignais sans cesse de me heurter contre les Cévennes.

Là l'impression était encore plus tragique : ballotté comme une coquille sur la mer déchaînée, ne pouvant rien voir à cause de la grêle, apercevant sans cesse les lueurs de la foudre de tous côtés, j'étais glacé de peur dans mon appareil. Mais ma volonté était plus forte que la peur : j'avais le doigt sur le contact pour atterrir et échapper à une catastrophe, mais je ne coupai pas le courant, malgré ma conviction que j'allais mourir là-dedans. L'heure n'était pas venue ! J'apercevais enfin une clarté et Calais apparaissait dans le lointain. Une spirale et je pus serrer des mains amies après avoir eu l'impression que tout était fini. Après avoir été contrôlé par le maire et M. Sainsart, si dévoué à l'aviation, je repartais pour l'ultime étape. Je retrouvais l'orage, la succession d'orages plutôt, que j'avais croisée en venant. N'ayant pu régler suffisamment ma boussole au départ de Calais et étant encore aveuglé par la grêle, je m'égarais complètement, pour la première fois, au moment d'atteindre le but. Quelle angoisse ! Allais-je atterrir n'importe où et risquer de casser pour demander mon chemin, ou allais-je errer à l'aventure jusqu'à ce que je trouve un point de repère ? Je commençais par ce second moyen ce qui me ramenait vers Rouen, puis je changeais de direction espérant trouver la Seine. Au bout de vingt minutes, désespérant de revoir Paris le soir même, je décidais d'atterrir pour me renseigner. Sans couper le moteur, je demandais à des paysans où j'étais : « A Gisors ! » Bonheur, je me trouvais à quelques kilomètres de Pontoise ! Le temps s'était remis au beau pour mon arrivée et ce fut sans histoire que je terminai, atteignant Villacoublay avec une joie que je ne saurais dissimuler. Le trois millième kilomètre était atteint, j'étais détenteur de la Coupe Michelin en trente neuf heures.

EUGÈNE GILBERT.

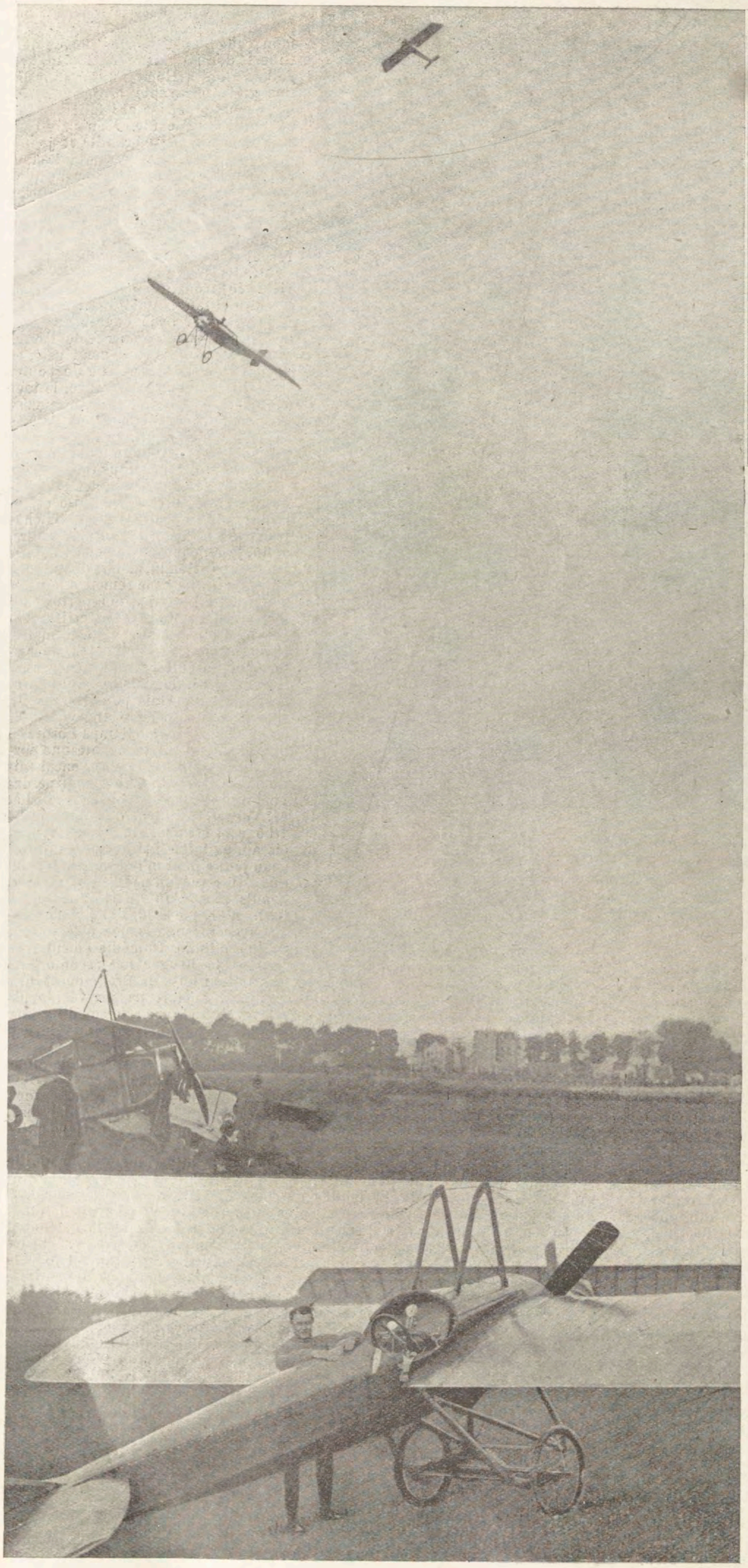


(D'après la carte de l'atlas Schraeder, Hachette et Cie éditeurs.)

LA CARTE DU VOYAGE DE GILBERT

Nous publions la carte du voyage de 3.000 kilomètres effectué par le glorieux Eugène Gilbert. Parti de Paris le lundi à 3 h. 50 du matin, il y était de retour le mardi à 6 h. 30 du soir !

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro la suite de la publication de Ma carrière d'aviateur, *par* RENÉ VIDART.



LES 14 APPR

Pour la première fois, un gala aérien réunissait, dimanche dern aucune défection ne fut enregistrée. Jamais une pareille fête à se protéger, pa

LE GALA DES AV

PAR JACQ

La fête aérienne, organisée dimanche dernier à Juvisy par un gr ment d'aviateurs comprenant les plus célèbres champions de marquera une date dans les annales de l'aviation dont ce fut p théose. Il est impossible de faire mieux, je doute qu'on puisse aussi bien. Pendant plus de 3 heures 1/2, ce fut une orgie de école par les virtuoses les plus réputés. Le spectateur angoissé et par tant de merveilles ne savait plus comment manifester son enth siasme. Il est vrai qu'on ne pouvait rêver autant de splendeurs. bien de fois avais-je entendu faire cette réflexion la semaine pe dant le meeting :

— Peuh! du bluff! Un programme comme celui qui est ann représente plus de 50.000 francs! La moitié des engagés ne sera pa

Peut-être, dans certaines organisations, le public avait-il eu plaindre, mais lorsque les aviateurs organisent eux-mêmes ils g nisent bien et quand ils défendent une cause noble et juste, ils s tous là. Pas une défection ne fut enregistrée. Les quatorze concurr inscrits volèrent et donnèrent tour à tour d'incomparables exhibit Mais les mots manquent pour dire la beauté du spectacle admiré, ne puis mieux faire que de rapporter cette phrase du colonel Estie

— Jamais je n'ai rien vu de semblable! Je ne pouvais croire d une journée on pût admirer autant de merveilles!

Et celle du célèbre constructeur Henri Farman :

— Ceux qui sont là aujourd'hui ont vu le maximum de ce d peut obtenir avec un aéroplane. Ils ne verront jamais mieux! M tenant, pour les intéresser, il faudra que les pilotes détachent une en l'air et la rattrapent en chemin!

Il est de fait qu'on se demande ce qui peut être réalisé de plus b de plus émouvant et de plus esthétique à la fois. Tous les rois de qui défilèrent, sont supérieurs aux oiseaux et jouent avec leurs a reils avec une incomparable et inexprimable aisance.

Nous ne pouvons dire tout ce que réussit chacun des pilotes. devons nous contenter d'énumérer les divers numéros du co programme. Dès le matin, 11 heures, le spectacle commençait l'arrivée de deux Morane-Saulnier-Gnôme montés par Péquet e Rose, au moment où le pilote du désert et des colonies, Marc Po nouveau looper, d'ailleurs impeccable, bouclait la boucle sur son D dussin-Gnôme. Après le déjeuner, la foule commençait à affluer assistait à la venue du docteur Espanet, sur Nieuport-Gnôme à 2 h puis au duo de haute école exécuté par les deux célèbres biplan du Farman-Gnôme, Chevilliard et Bill, qui arrivaient de Buc. Ch liard, pas encore remis de son accident et ne pouvant se servir que d main, avait tenu cependant à venir grossir — avec quelle maîtrise les rangs de ses camarades. D'ailleurs ses envolées furent telle admirables que personne n'aurait pu supposer qu'il se trouvait ha capé! Derrière Chevilliard et Bill arrivaient successivement le cé trio de l'escadrille Morane-Saulnier : Gilbert, Garros, Audemars, Gaubert sur son biplan Aviatick-Salmson, Molla sur son Rep-Gn etc... Brindejonc des Moulinais, civil pour quelques heures, vin automobile annoncer qu'il prendrait part à la réunion, mais il fa qu'il aille chercher un Morane-Saulnier-Gnôme à Villacoublay. Gil l'emmène, au ronronnement joyeux de son moteur Le Rhône, et q ques minutes après les deux champions reviennent, cette fois séparé et procèdent, avant d'atterrir, à une séance de virtuosité. Il est 3 he et, chose rare, tous les pilotes sont là, prêts à l'envol. Les appa sont placés sur une seule ligne. Les pilotes sont à côté. Et cette ra ne peut être regardée qu'avec respect et admiration : elle représe elle seule la plus grandiose manifestation de l'énergie et de l'héro français.

La réunion commence par des vols effectués par chacun de

LE COTÉ DES MONOPLANISTES

En haut, Garros, sur Morane-Saulnier-Gnôme (hélice Chauvière), *et Gilbert, sur* Morane-Saulnier (hélice Chauvière) *pendant le ballet aérien qu'ils effectuèrent avec Audemars. — En bas, Marc Pourpe, le nouveau looper, qui se fit admirer sur son monoplan noir.*

IGNE
isy, 14 engagements, ceux de tous les plus célèbres rois de l'air, et, irée. Elle était organisée par les aviateurs eux-mêmes, décidés onne ne s'occupe d'eux.

EURS DE JUVISY

IRTANE

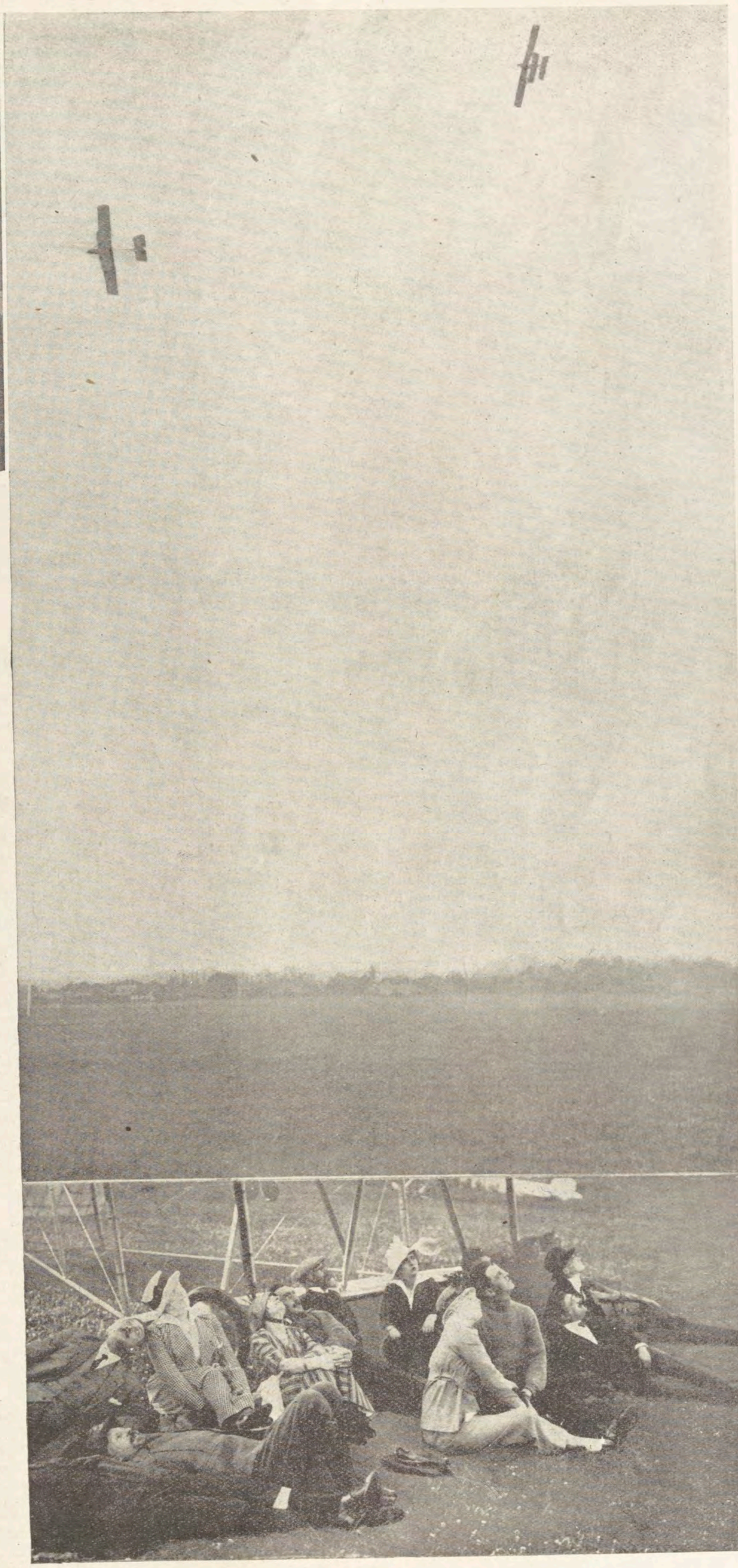
nds artistes de l'air. Que dire de Garros qui, simplement, s'élève le mier. Ses loopings, ses sauts périlleux et ses pirouettes, sa façon de rer son Morane-Saulnier-Gnôme jusqu'à le rendre immobile et à le e tomber ensuite ne peuvent être décrits. Gilbert qui lui succède, son Morane-Saulnier-Le Rhône, n'est pas moins admirable avec ses ulacres de chute, ses boucles et ses descentes en gyroscope. Soudain ndejonc des Moulinais va le rejoindre et c'est de sa part des spirales giques, des vols piqués et encore des boucles. Marc Pourpe s'envole uite et en même temps le public admire les héros du raid des capi-s, de la Coupe Michelin et des 4.500 kilomètres dans le désert. ages penchés, loopings, — et quels loopings impressionnants — cabra-rien ne manque au répertoire de Marc Pourpe.

Et voici un biplan, piloté par un maître s'il en fût, par Maurice Chevil-d. Malgré son bras gauche immobilisé, dès le départ, il fait faire de haute école à son Farman-Gnôme. Dans un style admirable et si per-snel, il semble jongler avec son appareil auquel il fait prendre les po-ons les plus variées, les plus bizarres, les plus invraisemblables. tterrit, follement acclamé, et Audemars, recueille après lui de nou-les ovations aussi enthousiastes, aussi légitimes. Le docteur Espanet, son Nieuport-Gnôme militaire, Molla, sur son Rep-Gnôme, Péquet, idry et Rose, sur Morane-Saulnier-Gnôme, donnent chacun des otions, par leur hardiesse et leur valeur. Prévost, sur Deperdussin-ôme, prouve ensuite qu'il n'est pas seulement le roi de la vitesse, is encore un artiste, par une descente en «tabouret de piano» qui réus-à émouvoir même ses camarades. Bill, l'émule de Chevilliard, fait fré-ensuite le public par ses vols à l'envers, ses virages sur l'aile et cabrages défiant toutes les lois de l'équilibre. Enfin Gaubert termi-la série par un vol splendide avec passager sur son curieux et si re-rquable biplan Aviatik-Salmson.

Quelques vols avec passagers, au cours desquels Brindejonc em-ne Miss Trehawke Davies, la fameuse sportswoman anglaise, et nous istons ensuite au ballet aérien. Je renonce à le décrire. Nulle plume peut rendre compte de semblable perfection : d'abord le ballet des mo-plans par Garros, Gilbert et Audemars, tous trois sur Morane-Saulnier. trio prend le départ en ligne, décolle en même temps et s'élève gressivement de la même façon. Il semble qu'un ressort unique les ionne, leurs mouvements d'ensemble sont réglés avec plus de perfec-n que dans un ballet. Ils vont en file indienne, Gilbert et Audemars ourent Garros qui accomplit des sauts périlleux. Puis c'est une ronde ernale. Nouvel exercice : les trois virtuoses volent les uns au-dessus autres. Simulacre d'atterrissage, remontée verticale, virages et enfin cente simultanée à la même seconde sur la même ligne. Cela tient du dige ! Et il fallait voir après ce numéro fantastique les trois cham-ns se réunir et déclarer que ce n'était pas aussi bien qu'ils l'auraient siré. Que voulaient-ils de plus ? Ce n'était pas fini ! Après eux, ballet biplans Farman-Gnôme avec Chevilliard et Bill. Nouvelles merveilles, uveaux miracles, nouvelles atteintes aux lois de l'équilibre. Ces deux istes se surpassèrent et, pour ceux qui les connaissent, semblable pression en dit long. Enfin, la réunion se termina par des vols d'en-nble et un départ en groupe de tous les aviateurs vers leurs centres pectifs. Quelle inoubliable journée, non point sans lendemain !

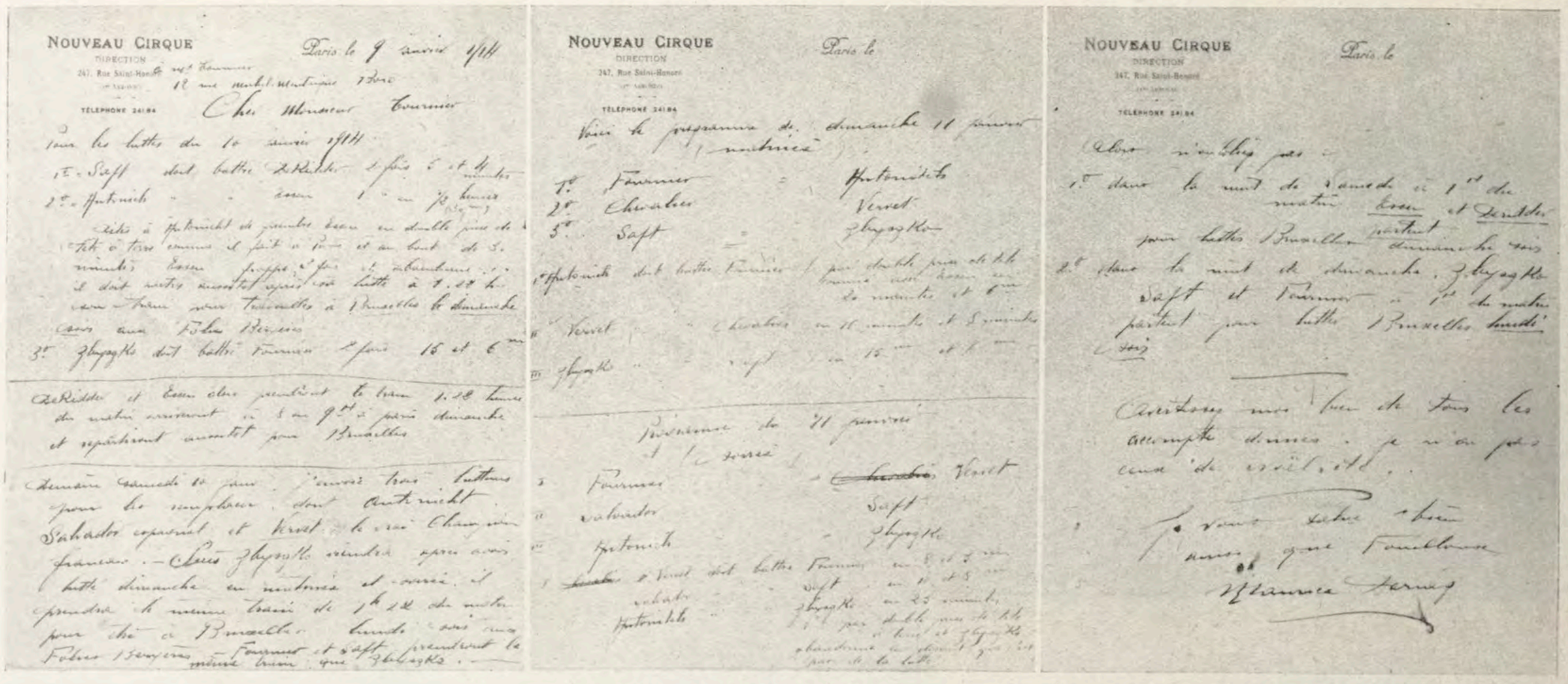
Et je ne saurais terminer sans accomplir un devoir qui m'est doux: e mes amis les aviateurs du groupe nouveau me permettent de leur resser publiquement l'hommage de ma reconnaissance émue et de ma fonde affection. Ils m'ont fait l'honneur de me choisir comme secrétaire néral de leur association. Leur but est noble, patriotique, loyal. Grâce ux, l'aviation va être défendue et protégée : l'âge d'or, en un mot ! Ils t bien vo ilu m'associer à leur œuvre : merci du fond du cœur !

JACQUES MORTANE.



LE COTÉ DES BIPLANISTES

En haut, Chevilliard, pas encore remis de sa chute, et Bill qui tous deux, sur Farman-Gnôme, (hélice Chauvière) *provoquèrent l'admiration du public par leurs virtuosités. — En bas, Chevilliard et Bill s'enthousiasment aux évolutions des monoplanistes Garros, Gilbert et Audemars.*



NOUVEAU CIRQUE
DIRECTION
247, Rue Saint-Honoré
TÉLÉPHONE 241.84

Paris le 9 janvier 1914

Cher Monsieur Tournier

Pour les luttes du 1er janvier 1914

1°. Saft doit battre de Ridder 2 fois 5 et 4 minutes
2°. Antonitch - - Essen 1 fois en 1/2 heure
Dites à Antonitch de prendre Essen en double prise de tête à terre comme il fait à Paris et au bout de 30 minutes Essen frappe 3 fois et abandonne car il doit partir aussitôt après sa lutte à 1 h 22 prendre son train pour travailler à Bruxelles le dimanche soir aux Folies Bergères
3°. Zbysko doit battre Fournier 2 fois 15 et 6 mn

De Ridder et Essen alors prendront le train 1 h 22 du matin arriveront à 8 ou 9 heures à Paris dimanche et repartiront aussitôt pour Bruxelles

Demain samedi 10 janv j'envoie trois lutteurs pour les remplacer dont Antonitch Salvador espagnol et Vervet le vrai Champion français. — Ceux Zbysko viendra après avoir lutté dimanche en matinée et soirée il prendra le même train de 1 h 22 du matin pour être à Bruxelles lundi soir aux Folies Bergères. Fournier et Saft prendront le même train que Zbysko. —

NOUVEAU CIRQUE
DIRECTION
247, Rue Saint-Honoré
TÉLÉPHONE 241.84

Paris le

Voici le programme de dimanche 11 janvier matinée

1°. Fournier = Antonitch
2°. Chevalier = Vervet
3°. Saft = Zbysko

1° Antonitch doit battre Fournier par double prise de tête en 20 minutes et 6
2° Vervet = Chevalier en 10 minutes et 8 minutes
3° Zbysko = Saft en 15 mn et 6 —

Programme de 11 janvier soirée

1 Fournier = Vervet
2 Salvador = Saft
3 Antonitch = Zbysko

Vervet doit battre Fournier en 8 et 5 mn
Saft en 10 et 8 mn
Zbysko en 25 minutes par double prise de tête et Zbysko abandonne en disant que c'est pas de la lutte

NOUVEAU CIRQUE
DIRECTION
247, Rue Saint-Honoré
TÉLÉPHONE 241.84

Paris le

Alors n'oubliez pas :
1° Dans la nuit de samedi à 1 heure du matin Essen et de Ridder partent pour les luttes Bruxelles dimanche soir
2° Dans la nuit de dimanche Zbysko Saft et Fournier à 1 heure du matin partent pour lutter Bruxelles lundi soir

Avertissez-moi bien de tous les acomptes (sic) donnés. Je n'ai pas ceux de Noël etc.

Je vous salue bien ainsi que Fouilloux.

Maurice Deriaz

UNE LETTRE ORIGINALE

Cette lettre, dont nous publions le texte ci-dessous, constitue la première preuve officielle des truquages de la lutte. Le public sait que les luttes sont frelatées, il n'en avait pas encore la certitude. Nous sommes heureux de la lui donner, grâce à ce document dont on ne saurait mettre l'authenticité en doute.

LE DERNIER RALE DE LA LUTTE (1)

PAR JACQUES MORTANE

Nous n'en avons pas fini avec la lutte, oh non! et nous continuerons, malgré les menaces, malgré les intimidations, malgré — ce qui m'a beaucoup plus attristé, je l'avoue — les propositions alléchantes, mais qui se trompaient d'adresse. Reprenons donc en hâte le cours de notre récit. Ne faisons pas de préambule, nous avons tant de documents que nous n'avons pas de temps à perdre. A ceux qui ne sont pas convaincus des tricheries abominables de la lutte, à ceux qui, ayant des yeux pour ne pas voir, pourraient douter encore, je dédie cette petite lettre qui ne saurait passer inaperçue. Elle se rapporte au tournoi qui se déroula à Bordeaux au commencement de l'année. En même temps, une partie de la même troupe donnait un championnat à Bruxelles. Le *deus ex machina* de toute cette combinaison était le lutteur Maurice Deriaz, grand organisateur de championnats du monde aussi variés que truqués.

Voici donc le texte de la lettre en question, dont nous donnons ci-dessus la photographie. Remarquez qu'elle est écrite sur le papier de la direction du Nouveau-Cirque, ce qui en dit long sur tous les dessous des catch as catch can dont on nous abreuve.

NOUVEAU CIRQUE
Direction

247, rue Saint-Honoré
(1er arrondissement).

Téléphone 241-84

Paris, le 9 janvier 1914.

A M. Tournier,
12, rue Michel-Montaigne, Bordeaux.

Cher Monsieur Tournier,

Pour les luttes du 1er janvier 1914 :

1° Saft doit battre de Ridder deux fois, 5 et 4 minutes.

2° Antonitch doit battre Essen une fois en 1/2 heure (30 minutes). Dites à Antonitch de prendre Essen en double prise de tête à terre, comme il fait à Paris, et au bout de 30 minutes, Essen frappe trois fois et abandonne, car il doit partir aussitôt après sa lutte, à 1 heure 22, prendre son train pour travailler à Bruxelles *le* dimanche soir, *aux Folies-Bergères.*

3° Zbysko doit battre Fournier 2 fois, 15 et 6 minutes.

De Ridder et Essen alors prendront le train 1 heure 22 du matin, arriveront à 8 ou 9 heures à Paris dimanche et repartiront aussitôt pour Bruxelles.

Demain samedi 10 janvier, j'envoie trois lutteurs pour les remplacer dont Antonitch, Salvador, espagnol, et Vervet, *le vrai champion français. Puis Zbysko viendra, après avoir lutté dimanche en matinée et soirée, il prendra le même train de 1 h. 22 du matin pour être à Bruxelles lundi soir aux Folies-Bergères. Fournier et Saft prendront le même train que Zbysko.*

Voici le programme du dimanche 11 janvier (matinée) :

1° Fournier-Antonitch.
2° Chevalier-Vervet.
3° Saft Zbysko.

1° Antonitch doit battre Fournier (par double prise de tête, comme avec Essen, en 20 et 6 minutes).
2° Vervet doit battre Chevalier (en 10 et 8 minutes).
3° Zbysko doit battre Saft (en 15 et 6 minutes).

Programme du 11 janvier (soirée) :

1° Fournier-Vervet.
2° Salvador-Saft.
3° Antonitch-Zbysko.

Vervet doit battre Fournier (en 8 et 5 minutes.)
Salvador doit battre Saft (en 10 et 8 minutes.)
Antonitch doit battre Zbysko (en 25 minutes, par double prise de tête à terre) et Zbysko abandonne en disant que c'est pas de la lutte.

(1) Voir le numéro 720 de la *Vie au Grand Air*.

Je crois qu'après cette lettre édifiante il serait peut-être exagéré et de mauvais goût d'insister. Parisiens, Bordelais, Bruxellois et habitants de tous pays, voyez comment on vous trompe, comment on se moque de vous tout en empochant votre argent. Pauvre public, pour qui te prend-on?

Passons aussitôt à un autre sujet. Il s'agit encore de Bordeaux d'ailleurs : en catch as catch can, il est impossible de faire de matches nuls, mais souvent lorsque les deux hommes en présence font recette, on s'arrange pour recommencer la lutte. Au Nouveau-Cirque, l'un des lutteurs tombe sur le rebord de la piste sans être saisi par une prise et simule une blessure. Il fait emporter sa graisse abondante par les petits écuyers, écœurés de voir leur piste devenir le théâtre de telles supercheries. Mais sur une scène, il faut autre chose. L'anecdote suivante se rapporte encore au tournoi de Bordeaux. José Salvator, espagnol... de Beaucaire, et Salvador Chevalier devaient se rencontrer. Avant la représentation une dépêche arrive : « Faites match nul ! » Comment faire pour tourner la difficulté? Ce fut simple. Il fut décidé que Salvator foncerait à trois reprises différentes sur Salvador Chevalier. Les deux premières fois, cela se passerait sur les côtés, la troisième fois, tandis que Salvador serait sur le devant de la scène, tournant le dos au public et attendant l'attaque de son camarade. Au moment où celui-ci se précipiterait, Salvador s'effacerait et laisserait son rival (!) tomber dans l'orchestre. Tout se passa comme il était indiqué : un violon qui n'était pas dans la combinaison fut endommagé, on se précipita au secours du pseudo Espagnol qui n'avait bien entendu aucun mal, on le remonta sur la scène et de là dans sa loge. Mais le commissaire, les agents, le médecin venaient lui prodiguer des soins avec une insistance trop empressée. « Ce ne sera rien », déclarait le blessé malgré lui. Enfin, on le laisse tranquille, mais il y a la foule qui attend à la porte du théâtre. Et tous les lutteurs sont réquisitionnés pour sortir Salvator qui pèse de tout son poids sur leurs bras. Ce sont là les inconvénients du métier! Mais pourquoi voulait-on faire un match nul entre Salvator et Chevalier? Parce qu'il ne restait plus assez d'hommes en compétition à cause du tournoi de Bruxelles qui en occupait beaucoup et qu'il fallait faire durer jusqu'au dimanche le championnat de Bordeaux.

Je terminerai aujourd'hui en reparlant du prix actuellement disputé à Paris, au Nouveau-Cirque : le public a pu s'étonner de voir engager tardivement Constant de Paris alors que les éliminatoires étaient terminées. Mais Jemmy Esson s'étant blessé, il fallait un autre étrangleur, et Constant de Paris — le meilleur garçon de la terre au demeurant — qui a cette réputation, fut chargé de lancer un défi publiquement. Cette bonne fédération l'accepta, bien entendu! Et voilà comment nous verrons le terrible Constant contre le méchant Georgevitch, ce qui nous procurera sans doute un beau match nul.

Pauvre fédération où s'est-elle fourvoyée? Si elle ne s'aperçoit de rien, c'est à croire qu'elle le fait exprès. Je ne puis supposer qu'elle agisse consciemment, ce serait de la complicité!

Jacques Mortane.

SINIGAGLIA GAGNE LA COUPE DES NATIONS

La Coupe des Nations a été disputée dimanche dernier sur 4 kil., dans le bassin de Juvisy. Le puissant sculler italien Sinigaglia, a pris, par 20 longueurs, sa revanche sur D. Kinnear qui l'avait battu en 1913. En médaillon, le quatre de pointe du Rowing Club, qui conserve définitivement le challenge Marius Dubonnet.

LA COUPE DES NATIONS

Animé d'un esprit sportif dont on ne saurait trop le féliciter, M. D. Kinnear a donné sa revanche à Sinigaglia. Tous ceux qui suivent de près les manifestations du rowing avaient encore présente à la mémoire la belle lutte qui mit aux prises, l'an dernier, dans la Coupe des Nations, les deux grands scullers. Kinnear avait triomphé; sa victoire, acquise d'un style merveilleux de souplesse, et grâce à une technique impeccable du coup d'aviron, avait fait la plus belle impression. Cependant, il était de toute évidence que la défaite de l'Italien n'était pas sans appel, et que son insouciance à bien se diriger était la cause essentielle de l échec qu'il avait essuyé. Car ses moyens physiques exceptionnels en font un homme de très grande classe, malgré les réserves que peuvent faire encore les puristes sur la qualité de son coup d'aviron. Sinigaglia qui vient de gagner la Coupe des Nations, avec une invraisemblable facilité — près de vingt longueurs d'avance sur Kinnear — est un Sinigaglia, non point encore complètement transformé, mais considérablement amélioré par Alexandre Lein, sous la surveillance de qui il travaille en vue des Diamond's Sculls, travail effectué sur 2.000 mètres, ce qui ne l'a pas empêché d être très à son aise sur les 4 kilomètres de la Coupe. On sait que le grand défaut de Sinigaglia, par quoi il a déjà perdu bien des courses, est — ou plutôt était — une indifférence à peu près absolue de la nécessité qu'il y a à bien se diriger sur l'eau.

Cet homme a longtemps paru mépriser le précieux avantage d'aller en ligne droite.

Lein s'est donc efforcé de lui faire comprendre l'importance de cette vérité première, tout en l'obligeant à soigner son coup d'aviron, celui-ci devant rester bien adapté aux moyens athlétiques exceptionnels de son élève. Le résultat de ce travail ne s'est pas fait attendre, et Sinigaglia s'est montré d'une supériorité éblouissante dans sa rencontre avec Kinnear.

Kinnear, de qui la carrière de sculler est particulièrement brillante, puisqu'il a gagné deux fois les Diamond's Sculls et l'Olympique de Stockolm — n'était pas, il faut le dire, au mieux de sa condition. Il le savait, et n'a pas été surpris de sa défaite. « J'ai tenu, dit-il après la course, à venir moi-même courir la Coupe, bien qu'il y eût en Angleterre des rameurs mieux en forme et plus vites que moi. Je ne me savais pas très prêt, mais j'ai estimé qu'il était de mon devoi de donner sa revanche à Sinigaglia. Je l'ai fait; je suis heureux mais non surpris du résultat. » Admirable simplement, cette belle mentalité sportive!

La course en soi est très facile à décrire. Dès le départ, Sinigaglia a pris le commandement et s'en est allé, de la nage puissante qu'on lui connaît, prenant progressivement deux, trois, dix, quinze longueurs. On peut dire qu'au bout de 500 mètres il n'y avait plus de course, tant le sculler italien dominait la situation. La longueur du parcours ne l'a jamais inquiété, plus la distance s'allongeait plus il semblait à son aise, plus il ramait vite.

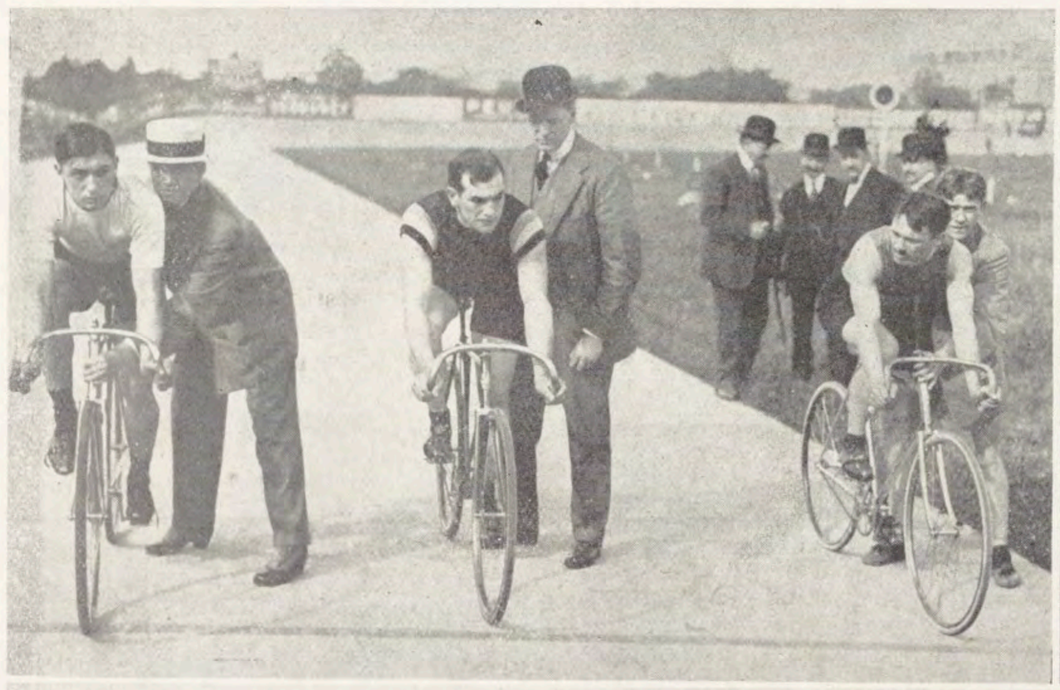
Il a terminé sans témoigner d'aucun symptôme de fatigue. Testut, troisième à deux longueurs de Kinnear a fait preuve d'un réel courage.

PAIR-OAR.

LE CONCOURS DU TOUR DE FRANCE

Nos lecteurs trouveront à la page VIII des feuilles de garde, en même temps que le bulletin de réponse, le 4e et dernier bon du grand concours que nous organisons avec le Comptoir Général des Freins de Cycle Ltd, *à l'occasion du Tour de France.*

HOURLIER CHAMPION



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

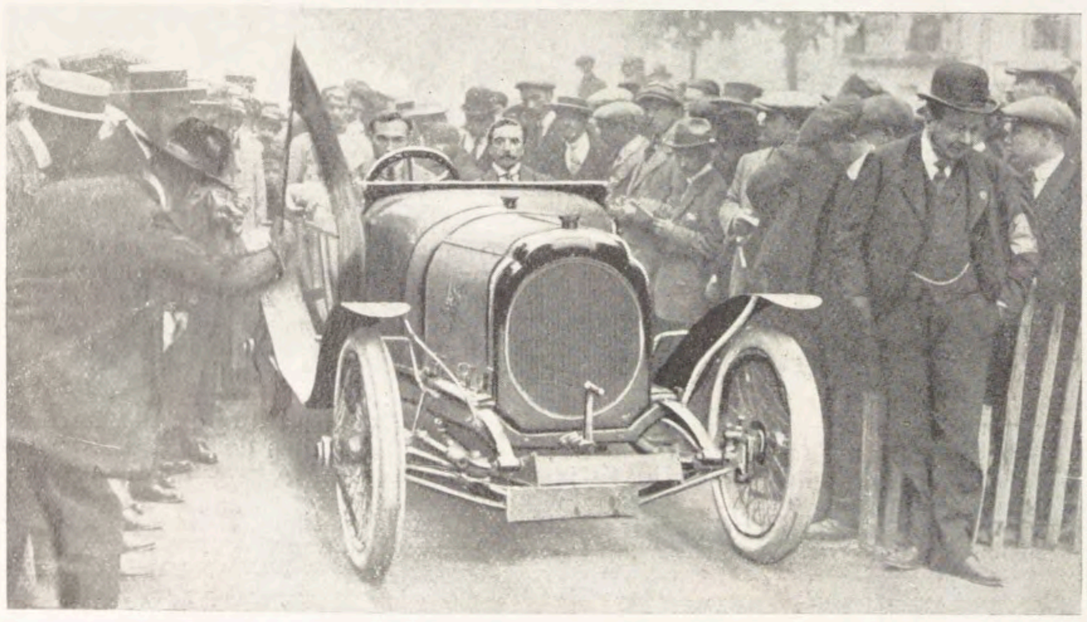
Dimanche dernier, au Parc des Princes, Hourlier sur sa bicyclette Peugeot, (pneus Hutchinson), *s'est attribué le championnat de France de vitesse, battant Friol et Sergent. En bas : Hourlier félicité après sa victoire.*

LE MARATHON AMATEUR

MOULOUD REMPORTE LA VICTOIRE

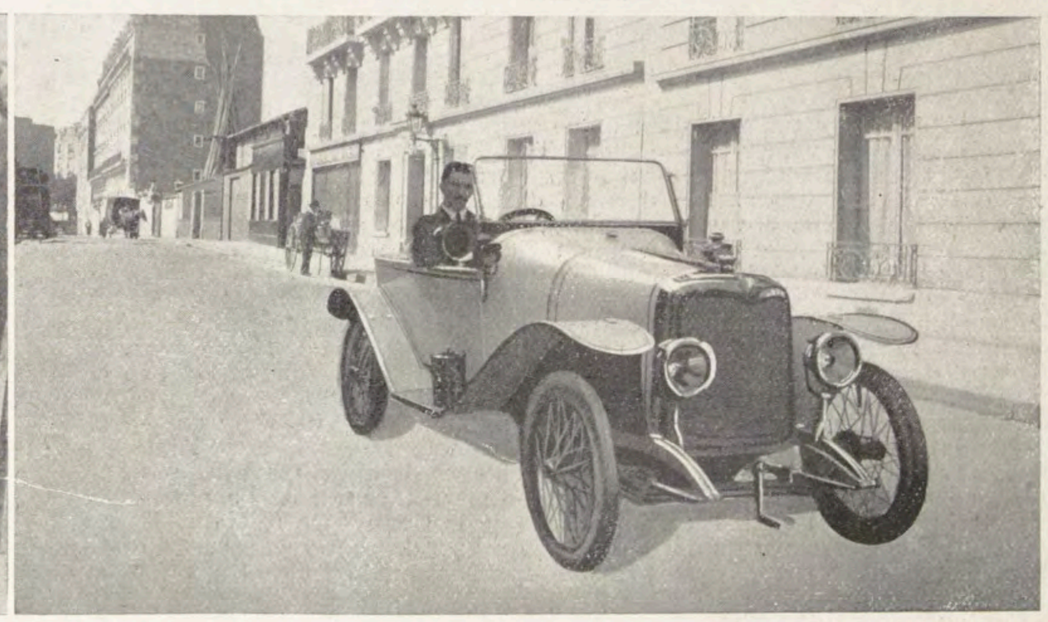
Le marathon amateur s'est disputé dimanche dernier. Le départ et l'arrivée s'effectuaient au Parc des Princes. La victoire est revenue à l'Algérien Mouloud qui couvrit les 42 kilom. 206 m., en 2 h. 42. En haut : le départ.

DERNIER ÉCHO DU MEETING DE TOURS



LE DÉPART D'UNE CHENARD ET WALCKER

Les Chenard et Walcker *étaient venues en grand nombre à Tours. Les clients de cette marque n'hésitent pas à participer à toutes les épreuves ouvertes.*



LA "BERGÉ", UNE DES LAURÉATES

Ribeyrolles fit une admirable course prouvant la valeur de sa Bergé. *Au volant de la voiture dont nous donnons la photographie, on aperçoit M. P. Bergé.*

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.